

INVESTIGATORUL'S



UNTRR - EXCEPTAREA ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI DE LA CARANTINĂ

PG.04



Sharing the load

FIN
UCKS

GIG

Ford
UCKS

Sharing the load

GIG

EFIN
UCKS

Ford
UCKS

Sharing the load



STEFANO ALBAROSA,
CEO CEFIN TRUCKS,
ȘI IOAN GAVRIȘ,
DIRECTOR GENERAL
GIG IMPEX PG.06

AUGUST 2021

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, sector 4
București

Director general :

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

Director Marketing & PR

Alina ANTON-POP
alina.anton@tirmagazin.ro

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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

S u m a r



12 IVECO - PROIECTE
INTERNAȚIONALE
PENTRU
DECARBONIZAREA
TRANSPORTURILOR ȘI
SUSTENABILITATE



24 MAREA BRITANIE LE
VA OFERI ȘOFERILOR
STRĂINI DE CAMION VIZE
PE TERMEN SCURT



38 ÎN CNAIR, "LIPSA
DE EXPERIENȚĂ
A FACTORILOR DE
DECIZIE ESTE UNA DIN
CAUZELE CARE CONDUC
LA ÎNTÂRZIEREA ȘI
CALITATEA ÎNDOIELNICĂ A
UNOR PROIECTE"



40 ȘOFERI DE CAMION,
ĂCHITAȚI DE INSTANȚĂ
DUPĂ CE AU PROVOCAT
ACCIDENTE MORTALE



UNTRR SOLICITĂ EXCEPTAREA TUTUROR ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI DE LA MĂSURILE DE CARANTINĂ

GUVERNUL ROMÂNIEI INSTITUIE MĂSURA CARANTINEI PENTRU ȘOFERII PROFESIONIȘTI CARE VIN DIN ȚĂRI AFLATE ÎN ZONA VERDE! UNTRR solicită exceptarea tuturor șoferilor profesioniști de la măsurile de carantină, de la prezentarea unui test RT-PCR sau a unei dovezi de confirmare a vindecării de infecția cu Sars-Cov-2 pentru evitarea blocajelor la frontiere și respectarea culoarelor verzi din UE.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită Prim-Ministrului României, Florin Cîțu, Ministrului Afacerilor Interne, Lucian Bode, Ministrului Transporturilor și Infrastructurii, Cătălin Drulă, Secretarului de Stat din MAI, Șeful Departamentului pentru Situații de Urgență, Dr. Raed Arafat și Ministrului Afacerilor Externe, Bogdan Aurescu, exceptarea șoferilor români și străini de la măsurile de carantină și de la prezentarea unui test RT-PCR sau a unei dovezi de confirmare a vindecării de infecția cu Sars-Cov-2, pentru evitarea blocajelor la frontiere și respectarea culoarelor verzi din UE.

UNTRR înțelege necesitatea impulsivității campaniei de vaccinare, însă șoferii profesioniști sunt lucrători esențiali și s-au aflat în linia întâi încă de la începutul pandemiei, livrând bunurile necesare pentru consumul și sănătatea populației. România are un deficit de șoferi profesioniști,

iar orice decizie de carantinare a acestora poate duce la blocaje grave în lanțurile de aprovizionare, dar și la o scădere a afacerilor firmelor de transport rutier (industria de transport rutier generează 5% din PIB și are o contribuție de 5,68 miliarde euro la exportul de servicii în 2020 și de 6,26 miliarde euro în 2019).

Totodată, prevederile Hotărârii nr. 43 din 01.07.2021 sunt discriminatorii pentru conducătorii auto care sosesc în România din țări terțe care se află în zona verde conform listei cu clasificarea țărilor/teritoriilor în funcție de rata de incidență cumulată și cărora li se solicită la intrarea pe teritoriul național a dovezii vaccinării, testului negativ PCR sau vindecării după infecția cu Sars-Cov-2.

De exemplu, Slovenia, după ce inițial a introdus măsura carantinei pentru toate persoanele care sosesc în acest stat începând cu 15 iulie 2021, a revenit și a introdus excepții de la măsura carantinei și prezentării testului

negativ PCR pentru toate persoanele angajate în domeniul transporturilor internaționale pentru o perioadă de tranziție din 14 iulie până pe 15 august 2021. Scopul extinderii excepțiilor este de a permite conducătorilor auto să se pregătească pentru noua reglementare privind condițiile de intrare în Slovenia.

Totodată, atragem atenția că, potrivit HOTĂRÂRII nr. 43 din 01.07.2021, "lucrătorii transfrontalieri care intră în România din Ungaria, Bulgaria, Serbia, Ucraina sau Republica Moldova, precum și cetățenii români angajați ai operatorilor economici din țările menționate, care la intrarea în țară fac dovada raporturilor contractuale cu operatorii economici respectivi", sunt exceptați de la măsura carantinei, iar în acest caz, lucrătorii din transportul rutier sunt discriminați în raport cu aceștia. De menționat că, încă de anul trecut, Comisia Europeană a implementat culoarele verzi și a



îndemnat statele membre să renunțe la restricțiile de călătorie și carantina obligatorie a lucrătorilor din sectorul transporturilor care nu prezintă simptome. Astfel, lucrătorii din transporturile rutiere nu ar trebui să fie împiedicați să treacă o frontieră internă pentru a-și îndeplini funcțiile în domeniul transporturilor. În acest sens, UNTRR solicită modificarea HOTĂRÂRII nr. 43 din 01.07.2021, prin reintroducerea excepțiilor de la măsura carantinei sau prezentării rezultatului negativ al unui test RT-PCR pentru infecția cu virusul SARS-CoV-2 sau prezentării dovezii confirmării vindecării după infecția cu Sars-Cov-2 pentru:

- conducătorii autovehiculelor de transport marfă cu capacitatea maximă autorizată mai mare de 2,4 tone precum și conducătorii autovehiculelor pentru transport persoane care au mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului;
- conducătorii auto, care se deplasează în interesul desfășurării profesiei din statul de rezidență al acestora într-un alt stat membru al Uniunii Europene sau dintr-un alt stat al Uniunii Europene în statul de rezidență, indiferent dacă deplasarea se face prin mijloace individuale sau în cont propriu.

UNTRR SOLICITĂ ADOPTAREA ACESTOR MODIFICĂRI DE URGENȚĂ PENTRU A SE DEBLOCA SITUAȚIA ÎN CARE CONDUCĂTORII AUTO PROFESIONIȘTI SUNT PUȘI ÎN CARANTINĂ CHIAR DACĂ SOSESC ÎN ROMÂNIA DIN ȚĂRI DIN ZONA VERDE!", se spune în comunicatul UNTRR din data de 15 iulie 2021.

Problema

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



Preferatii transporturilor agabaritice.



NOUL SERVICE FORD TRUCKS DIN ORADEA

Ford Trucks și-a extins rețeaua de service din România cu un nou atelier de reparații la Oradea.

GIG Impex este cel mai nou partener de service iar acest lucru a fost anunțat oficial în cadrul unui eveniment care a avut loc pe 22 iulie 2021. În cadrul ceremoniei de tăiere a panglicii, au ținut scurte discursuri Stefano Albarosa, CEO Cefin Trucks, Ioan Gavriș, director general GIG Impex, și Florin Birta, primarul municipiului Oradea. Noul service Ford Trucks este situat în Oradea, pe Calea Clujului 294.

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

Ce înseamnă această investiție pentru dezvoltarea rețelei de service Ford Trucks în România?

Stefano Albarosa, CEO Cefin Trucks:

Am atins acum câteva luni un obiectiv comercial foarte important: livrarea vehiculului cu numărul 2.000 în România. Ne îndreptăm spre livrarea vehiculului cu numărul 3.000, având un ritm de livrări foarte accelerat. În acest sens, este fundamental pentru noi ca service-ul nostru să fie pe măsură și să ofere capacitatea necesară pentru a fi aproape de





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 3542 D 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 Chiajna
+40 21 202 60 00 | info@ford-trucks.ro



fiecare client și să satisfacă toate necesitățile lui în termeni de servicii post-vânzare. Am ales GIG Impex ca partener în Oradea pentru că este un service renumit, de profesioniști. Activează de peste 30 de ani în acest sector. Au o capacitate care le permite să ofere tuturor clienților un nivel de calitate, de promptitudine, de eficiență și convenabilitate pentru a face afacerile mai competitive.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:
De ce ați decis să intrați în rețeaua de service Ford Trucks?

Ioan Gavriș, Director General Gig Impex: Am decis să intrăm în rețeaua Ford Trucks pentru că avem o experiență de peste 30 de ani în repararea vehiculelor comerciale, avem specialiști, avem un service dotat la standardele UE. Nu ne lipsește absolut nimic. Avem toate dotările necesare pentru a repara Ford Trucks.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:
Cât de importantă este această investiție pentru Oradea?

Florin Birta, Primar Oradea:
Este o investiție importantă pentru noi ca municipalitate. Noi punem accent pe mediul privat și de afaceri. Suntem conștienți că mediul de afaceri este motorul economiei. Și atunci o astfel de investiție, un parteneriat între o firmă locală și Ford Trucks poate aduce un plus de valoare și de imagine pentru orașul nostru, locuri de muncă mai bine plătite. Va fi o investiție de succes și un parteneriat care se realizează între un antreprenor local și un antreprenor național care va da roadele și rezultatele scontate.





LoiMacron

Servicii de reprezentare
în Franța pentru
transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





IVECO - CAMIONUL EUROCARGO CU NUMĂRUL 600.000

IVECO a anunțat, pe 21 iulie, că producția camioanelor Eurocargo a ajuns la 600.000 de unități.

Fabrica din Brescia, unde lucrează 1.600 de angajați IVECO și unde sunt produse aceste vehicule, reprezintă o locație emblematică pentru brand, care s-a dovedit a fi inovator cu fiecare generație nou produsă.

"Celebrăm cu mândrie producția camionului Eurocargo cu numărul 600.000, ajuns la a patra generație, care se bucură de un succes continuu, de mulți ani de zile. Acest vehicul nu poate fi alimentat decât cu gaz natural și susține angajamentul constant al IVECO pentru mobilitatea sustenabilă. Lansat în 1991, camionul Eurocargo, proiectat de Bertone, a fost produs pentru a fi cel mai inovator vehicul industrial de pe piață - așa cum se reflectă în succesul formidabil al vânzărilor - cu o platformă de cabină modulară care permite un domeniu de aplicare extins pentru customizarea camionului fără costuri ridicate. Istoria semnificativă pe care o avem în spate ne îndrumă pe o cale a

îmbunătățirii și inovației permanente care, în următorii ani, va conduce vehiculele noastre de a fi mai ecologice ca niciodată", a declarat Marco Colonna, directorul fabricii Brescia.

Un pionier în sustenabilitate, IVECO ajută la reducerea activă a emisiilor de CO₂, prin vehiculele sale care funcționează cu energie alternativă și care oferă soluția ideală pentru tranziția către combustibilii alternativi în industria de transporturi. Gazul natural ajută atât mediul înconjurător, cât și economia, fiind cea mai eficientă soluție de astăzi pentru nevoile de mâine.

De asemenea, IVECO a anunțat că, în următoarele luni, la uzina de la Brescia vor fi instalate 20.000 m² de panouri solare, care au rolul să reducă emisiile de CO₂ cu 1.300 tone pe an.

Modelele Eurocargo alimentate cu gaz natural sunt totodată extrem de silențioase, lucru care le face potrivite pentru misiunile urbane.

Fabrica produce inclusiv modele speciale pentru a fi folosite în aplicații speciale (armată sau centre de pompieri).

Flexibilitatea este posibilă datorită muncii în echipă și datorită sistemului de producție integrat "World Class Manufacturing", care a fost introdus în 2007 în scopul de a se ajunge la zero defecte, pierderi și accidente. Acest sistem oferă camionului Eurocargo un avantaj, nu numai din punct de vedere al design-ului, dar și al performanței. Fabrica Brescia datează din 1903, când Roberto Züst a fondat Fabbrica Automobili, o companie care în 1928 a devenit Officine Meccaniche (OM) și a fost cumpărată de Fiat în 1968. După ce, inițial, producea mașini (inclusiv mașini de curse), OM s-a deplasat către sectorul agricol și apoi către vehiculele industriale. În 1975, OM era printre partenerii fondatori ai noii companii IVECO.



GLS ÎȘI ACTUALIZEAZĂ FLOTA CU 120 DE AUTOVEHICULELE IVECO S-WAY LNG ȘI BIO-LNG

GLS, una dintre cele mai importante companii de curierat rapid din Italia, își actualizează flota cu 120 de autovehicule IVECO S-WAY LNG și Bio-LNG, ca parte a angajamentului pentru sustenabilitatea mediului.

Inițiativa face parte din programul certificat, "Climate Protect", și are ca obiectiv reducerea emisiilor cu până la 100% până în 2025. Acest lucru va fi posibil prin folosirea vehiculelor eco-friendly, cu tracțiune electrică și hibridă, atât pentru transporturi pe distanțe scurte, cât și pentru misiuni pe distanțe mai lungi.

"Acest proiect ambițios cu IVECO este parte din strategia noastră de a asigura flota cu un procent de 40-50% de vehiculele cu un impact cât mai mic asupra mediului, până în 2025. Noi credem că tehnologia Bio-LNG poate avea un impact major, în industria noastră, prin reducerea emisiilor cu până la 95%, motiv pentru care ne îndreptăm rapid și cu determinare către această direcție, cu suportul IVECO", a declarat

Klaus Schaedle, Director regional la GLS.

Noile vehicule IVECO S-WAY vor înlocui o flotă de vehicule diesel, realizată în proporție de 70% din vehicule Euro VI și 30% din vehicule Euro V. Obiectivul noii flote este acela de a avea un impact pozitiv semnificativ asupra mediului prin folosirea metalului fosil, care va reduce aproape 7.300 tone de CO₂. "Angajamentul GLS este o dovadă a faptului că sectorul transporturilor este momentan într-o dezvoltare sustenabilă. Suntem onorați să fim alături de GLS în misiunea lor. Biometanul are avantaje ecologice și economice, generând produse secundare valoroase, precum bio-CO₂ care poate fi refolosit în industria alimentară și

biofertilizant, care poate fi folosit în sectorul agricol. Vehiculele IVECO alimentate cu biometan sunt soluția prezentului pentru viitorul planetei noastre", a declarat Fabrizio Buffa, IVECO Italy Market Alternative Propulsions Manager. Dintr-o analiză internă reiese faptul că înlocuirea a 745 de vehicule diesel cu vehicule electrice încărcate cu energie 100% regenerabilă, echivalează cu plantarea a 146.000 de copaci, care acoperă o suprafață echivalentă cu 487 terenuri de fotbal. Cu biometan, această valoare crește exponențial, atingând o reducere a CO₂ cu până la 78.000 de tone, echivalentul a 1,5 milioane de copaci.



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



IVECO - PROIECTE INTERNAȚIONALE PENTRU DECARBONIZAREA TRANSPORTURILOR ȘI SUSTENABILITATE

IVECO a lansat programul „IVECO Ambassador”, prin intermediul căruia militează pentru decarbonizarea transporturilor.

Prin acest program, clienții și partenerii, care împărtășesc aceleași valori cu brandul, au posibilitatea să devină ambasadori IVECO și să transmită mai departe mesajele pe diferite teme legate de sustenabilitatea mediului înconjurător. Ca pionier și lider al pieței europene în tehnologia gazului natural, IVECO a început acest program cu tema Sustenabilității, cu scopul de a crește popularitatea gazului natural și de a sublinia angajamentul față de protecția mediului, prin utilizarea vehiculelor alimentate cu LNG și bio-LNG.

Primii Ambasadori IVECO care au fost selecționați sunt transportatorii care împărtășesc încrederea în gazul natural și care contribuie la protecția mediului prin utilizarea de vehicule IVECO LNG și bio-LNG, în cadrul flotelor lor. Prin intermediul acestui proiect, ambasadorii au ocazia de a-și împărtăși experiența lor cu gazul natural și a beneficiilor pentru operațiunile pe care le desfășoară. Proiectul se află în desfășurare pe piețele în care gazul natural este cel mai mult disponibil,

cum ar fi Italia, Franța și Marea Britanie.

„La IVECO, avem convingerea că gazul natural deține un rol cheie pentru un transport cu zero emisii de carbon. În transportul pe distanțe lungi, această tehnologie alternativă de propulsie reprezintă soluția matură, disponibilă astăzi, pentru reducerea impactului asupra mediului al sectorului transporturilor. Acest impact pozitiv ar putea fi chiar și mai mare, cu ajutorul biometanului. Astăzi, biometanul își adjudecă 17% din gazul natural utilizat în transporturi. Utilizarea acestuia va crește semnificativ în următorii ani, pe măsură ce noi stații de alimentare sunt date în folosință, iar beneficiile devin din ce în ce mai cunoscute. Cu ajutorul inițiativelor precum programul IVECO Ambassador, dorim să creștem conștientizarea asupra avantajelor biometanului pentru transportatori”, a declarat Giandomenico Fioretti, IVECO Head of Alternative Propulsion.

IVECO dezvoltă o activitate de pionierat în domeniul tehnologiei gazului natural de mai bine de 20 de

ani, fiind vârful de lance în tranziția către combustibilii sustenabili în transporturi. Cu peste 45.000 de vehicule pe gaz natural vândute, este liderul pieței europene și primul constructor care a oferit un camion de gamă grea propulsat cu gaz natural special proiectat pentru transport internațional de lungă distanță. IVECO S-WAY are o autonomie excepțională, de până la 1.600 km, în versiune LNG, și oferă o soluție cu adevărat verde și profitabilă, cu cel mai bun Cost Total de Proprietate din clasa sa. Rețeaua de distribuție de gaz natural se dezvoltă rapid, ținând pasul cu creșterea vânzărilor de vehicule alimentate cu gaz natural. În prezent, aceasta numără 4.021 de stații de alimentare, potrivit Asociației de Vehicule pe Gaz Natural și Biogaz (NGVA). Această rețea poate fi folosită și pentru distribuția biometanului, astfel încât nu este necesară o infrastructură dedicată pentru tranziția către bio-LNG. În prezent, acesta este furnizat în amestec sau la comanda clientului. Dar volumele de producție de biometan sunt în creștere, iar



acest combustibil sustenabil este din ce în ce mai disponibil.

În paralel, IVECO a demarat și proiectul „Plant the Future” care are ca obiectiv reducerea emisiilor de carbon. În Germania, prin proiectul de reîmpădurire PLANT-MY-TREE®, IVECO se angajează să planteze câte un copac pentru fiecare nou camion IVECO S-WAY pe gaz natural și pentru fiecare IVECO Stralis NP vândut. O analiză internă arată că 1.000 de copaci vor compensa pentru 1.237 t de CO₂ în următorii 99 de ani. În Italia, IVECO s-a aliat cu platforma de e-commerce Treedom pentru a derula o acțiune de plantare de copaci, în Italia și în restul lumii. În Polonia, IVECO în parteneriat cu Ecobal, o organizație dedicată protecției pădurilor, va planta 5.000 de puiți cu scopul de a crește biodiversitatea zonei și pentru a susține compensarea emisiilor de CO₂.

Compania nu este la prima

inițiativă de împădurire. În 2020, IVECO România a fost partener în cadrul celei mai mari campanii de împădurire finanțată din fonduri private, „România plantează pentru mâine”. IVECO România a pus la dispoziția ONG-urilor trei vehicule IVECO Daily, pe care acestea le-au folosit pentru transportul materialelor necesare plantării din locațiile alese. În cadrul acestei campanii, care se va derula pe o durată de trei ani, vor fi plantați 1.500.000 de puiți.

IVECO

IVECO este un brand al CNH Industrial N.V., lider mondial în domeniul bunurilor de capital, listat la Bursa din New York (NYSE: CNHI) și pe Mercato Telematico Azionario la Bursa Italiană (MI: CNHI). IVECO proiectează, produce și comercializează o gamă largă de vehicule comerciale ușoare, medii și grele, camioane off-road și vehicule pentru aplicații precum misiuni off-road. Gama largă de

produse a brandului include Daily, un vehicul care acoperă segmentul de greutate al vehiculelor de 3,3-7,2 tone, Eurocargo de la 6-19 tone și, în segmentul greu cu peste 16 tone, gama IVECO WAY, care include versiunea on-road IVECO S-WAY, modelul off-road IVECO T-WAY și vehiculul IVECO X-WAY pentru aplicații ușoare off-road. În plus, brandul IVECO Astra construiește camioane off-road, autobasculante rigide și articulate, precum și vehicule speciale.

IVECO are aproape 21.000 de angajați la nivel global. Gestionează unități de producție din 7 țări din Europa, Asia, Africa, Oceania și America Latină, unde produce vehicule cu cele mai noi și avansate tehnologii. 4.200 de puncte de vânzare și servicii în peste 160 de țări garantează asistență tehnică oriunde funcționează un vehicul IVECO.

MEC DIESEL

SPARE PARTS SPECIALIST



Expertiză unică în România

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



Prețuri super competitive



Rețea națională cu 13 depozite și birouri comerciale



Programe de loialitate pentru clienții finali și partenerii de service



Acces la specificații tehnice



Consiliere profesională



Peste 18 000 de repere unice în stoc

www.mecdiesel.ro

webshop.mecdiesel.ro

contact@mecdiesel.ro



UNTRR- ȘOFERII PROFESIONIȘTI SUNT DISCRIMINAȚI ÎN RAPORT CU MEMBRII DELEGAȚIILOR SPORTIVE ȘI ARTIȘTII

Comitetul Național pentru Situații de Urgență discriminează șoferii profesioniști în raport cu membrii delegațiilor sportive și artiștii și stafful acestora, consideră Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) semnalează faptul că prin Hotărârea nr. 59/12.08.2021, Comitetul Național pentru Situații de Urgență discriminează șoferii profesioniști în raport cu membrii delegațiilor sportive și artiștii și stafful acestora. Potrivit Hotărârii nr. 59/12.08.2021, membrii delegațiilor sportive precum și artiștii și stafful acestora, care sosesc în România pentru participarea la competiții sportive, respectiv evenimente culturale, artistice sau de divertisment, organizate pe teritoriul național, din țări aflate în zona roșie de risc epidemiologic, se exceptează de la măsura carantinei instituită conform prevederilor prezentei hotărâri dacă prezintă rezultatul negativ al unui test RT-PCR pentru infecția cu SARS-CoV-2 efectuat cu cel mult 72 de ore înainte de intrarea în țară.

Totodată, sunt exceptați membrii delegațiilor sportive precum și artiștii și stafful acestora, cetățeni străini sau apatrizi.

În schimb, șoferii profesioniști intră automat în carantină dacă nu sunt vaccinați sau nu au trecut prin infecția cu virusul SARS-CoV-2 în ultimele 180 de zile (se aplică excepții doar pentru șoferii care rămân mai puțin de 72 de ore pe teritoriul național și au test RT-PCR sau care sunt în tranzit și părăsesc România în cel mult 24 de ore). Deși UNTRR a solicitat Guvernului, Ministerului Afacerilor Interne, Departamentului pentru Situații de Urgență, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și Ministerului Afacerilor Externe, exceptarea șoferilor români și străini de la măsurile de carantină și de la prezentarea unui test RT-PCR sau a unei dovezi de confirmare a vindecării de infecția cu Sars-Cov-2,

pentru evitarea blocajelor la frontiere și respectarea culoarelor verzi din UE, demersurile noastre au rămas fără răspuns, iar prin Hotărârea nr. 59/12.08.2021 autoritățile române discriminează o categorie profesională în detrimentul altora care nu aduc aceeași contribuție la economie precum industria de transport rutier.

Reamintim că DSU a precizat UNTRR în data de 14 iulie că șoferii profesioniști intră în carantină, "evitându-se discriminarea anumitor categorii profesionale în favoarea altora".

Încă de anul trecut, Comisia Europeană a implementat culoarele verzi și a îndemnat statele membre să renunțe la restricțiile de călătorie și carantina obligatorie a lucrătorilor din sectorul transporturilor care nu prezintă simptome. Astfel, lucrătorii din transporturile rutiere nu ar trebui să fie împiedicați să treacă o



frontieră internă pentru a-și îndeplini funcțiile în domeniul transporturilor. UNTRR înțelege necesitatea impulsivității campaniei de vaccinare, însă șoferii profesioniști sunt lucrători esențiali și s-au aflat în linia întâi încă de la începutul pandemiei, livrând bunurile necesare pentru consumul și sănătatea populației. În prezent, România are un deficit de șoferi profesioniști, iar orice decizie de carantinare a acestora poate duce la blocaje grave în lanțurile de aprovizionare, dar și la o scădere a afacerilor firmelor de transport rutier (industria de transport rutier generează 5% din PIB și are o contribuție de 5,68 miliarde euro la exportul de servicii în 2020 și de 6,26 miliarde euro în 2019).

În urma transmiterii acestor argumente către DSU, instituția a revenit cu precizarea că "orice adresă primită pe subiect va fi clasată". Discriminarea conducătorilor auto merge mai departe prin faptul că șoferii profesioniști străini care sosesc în România din țări terțe care se află în zona verde conform listei cu clasificarea țărilor/teritoriilor în funcție de rata de incidență cumulată, li se solicită la intrarea pe teritoriul național a dovezii vaccinării, testului negativ PCR sau vindecării după infecția cu Sars-Cov-2. UNTRR solicită autorităților române reintroducerea excepțiilor de la măsura carantinei sau prezentării rezultatului negativ al unui test RT-PCR pentru infecția cu virusul

SARS-CoV-2 sau prezentării dovezii confirmării vindecării după infecția cu Sars-Cov-2 pentru:

- conducătorii autovehiculelor de transport marfă cu capacitatea maximă autorizată mai mare de 2,4 tone precum și conducătorii autovehiculelor pentru transport persoane care au mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului;
- conducătorii auto, care se deplasează în interesul desfășurării profesiei din statul de rezidență al acestora într-un alt stat membru al Uniunii Europene sau dintr-un alt stat al Uniunii Europene în statul de rezidență, indiferent dacă deplasarea se face prin mijloace individuale sau în cont propriu.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 16 august 2021.



Noul MAN TGX.
International Truck
of the Year 2021.

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

www.man.ro





POLIȚIA GERMANĂ A ARESTAT DOI ȘOFERI DE CAMION CARE NU AVEAU PERMIS DE MUNCĂ

Cu o arestare s-a încheiat cea mai recentă operațiune de control financiar pentru descoperirea ilegalităților în domeniul ocupării forței de muncă realizată de poliția și vama germană.

Operațiunea a aparținut biroului vamal principal din Gießen pe A5, lângă Grünberg și Mücke. Șoferul străin al unui camion verificat nu a putut prezenta un permis de muncă sau de ședere valabil în Germania și acum trebuie să se aștepte la expulzare. El a fost și reținut. Șoferul este din Rusia, dar domiciliază în Spania.

Un alt șofer străin din Turcia a fost identificat ca având doar o viză de ședere pentru Polonia, viză care nu îi dădea dreptul să lucreze pe teritoriul Germaniei.

Transportatorii sunt vizați

„A fost o coincidență”, spune purtătorul de cuvânt Michael Bender. „De fapt, căutăm să depistăm, în primul rând, oile negre din rândul angajatorilor”. Acestea sunt în special companii care își plătesc angajații mai puțin decât salariul minim legal, îi angajează la negru sau ca parte a unei activități independente false și, în același timp, nu plătesc contribuții de asigurări sociale pe scară largă sau nu plătesc suma corectă.

„Sunt verificate atât vehiculele germane, cât și cele străine”, subliniază Bender reporterilor aflați pe teren, apoi se îndepărtează pentru a face loc următorului camion, pe care unii vameși îl

ghidează într-un loc de parcare gratuit.

Salariul la control

„Bună ziua. Controlul vamal. Astăzi facem controale pentru a descoperi munca la negru. Am nevoie de documente.”, spune polițistul. Șoferul rămâne calm și predă hârtiile necesare. Potrivit lui Bender, nu funcționează întotdeauna așa. Unii șoferi germani reacționează indignați și critică faptul că sunt verificați în mod constant, mult mai des decât companiile din alte țări. Șoferii străini, pe de altă parte, nu sunt mulțumiți de pauza involuntară pe care trebuie să o ia.

„Cât lucrezi? Pentru cine lucrezi?

Ce salariu primești?”, vor să afle vameșii.

„Vor să stabilească dacă șoferii primesc salariul minim legal, care este de 9,60 euro de la 1 iulie”, comentează Bender despre procedură.

„Există transportatori care oferă salarii mai mici decât e prevăzut legal pentru a deveni mai competitivi. Acest lucru este în detrimentul acelor companii care își plătesc salariații decent și, de asemenea, își îndeplinesc toate obligațiile financiare. Cineva care angajează oameni ilegal sau la negru are servicii mai ieftine și primește transporturile”, subliniază Bender.



VARTA® ProMotive AGM

ATINGE POTENȚIALUL MAXIM AL CAMIONULUI TĂU!



**CUMPERI 2
AI AVANTAJ CLIENT
800 LEI + TVA***

DOAR OPRIRI PLANIFICATE



*Reducerea tip avantaj client (800 lei + TVA) este acordată de producător și se aplică la achiziția a 2 baterii VARTA ProMotive AGM A1. Reducerea va fi dedusă de fiecare distribuitor în parte, din prețul de vânzare stabilit de acesta, conform politicii comerciale proprii, la achiziții efectuate în perioada 15 august – 30 octombrie.

Contactează un distribuitor VARTA pentru detalii.

Totul pornește cu  **VARTA**

 CLARIOS



POLIȚIA GERMANĂ VERIFICĂ TAHOGRAFELE DIGITALE DE LA DISTANȚĂ

Poliția saxonă verifică de obicei camioanele suspecte pe baza anomaliilor vizuale.

Acest lucru este pe cale să se schimbe odată cu introducerea unei noi tehnologii de citire pentru tahografele digitale. Noul sistem preia date pe măsură ce trece camionul prin fața camerei video. Ministerul de Interne speră la controale mai obiective și mai rapide, în special în traficul din regiunea Görlitz.

Poliția saxonă a prezentat, recent, un nou sistem de citire a tahografelor camioanelor. După cum a anunțat Ministerul de Interne, tehnologia denumită „Comunicare dedicată pe distanțe scurte” (DSRC) a fost testată de serviciul de monitorizare a traficului la sfârșitul anului 2020. Saxonia este primul stat federal în care DSRC va fi introdus în general.

Controlul în trecere

Potrivit ministerului, poliția poate folosi tehnologia radio pentru a determina dacă există vreo anomalie într-un camion fără a fi nevoie să oprească vehiculul. Datele de bază citite de la distanță sunt destinate să ofere ofițerilor de poliție informații dacă au fost respectați timpii de odihnă sau dacă cardul tahograf al șoferului este

invalid. Dacă totul este în regulă, camionul continuă să circule fără oprire. Dacă dispozitivul detectează nereguli în tahograf, ofițerii opresc camionul și fac verificări specifice. Datele vor fi stocate numai pe durata controlului.

Șeful inspecției poliției rutiere Görlitz, Frank Wobst, a declarat că noua tehnologie va contribui în mod major la creșterea siguranței traficului. „Datorită acestui fapt, noi, ca poliție rutieră, putem lucra mai precis și cu succes”, a spus Wobst.

Numărul camioanelor s-a dublat

Ministrul saxon de interne, Roland Wöller, speră la controale mai eficiente și obiective cu sistemul DSRC. Potrivit ministerului, numărul camioanelor de pe autostrăzi din zona Departamentului de Poliție Görlitz s-a dublat, de la 5.693 pe zi în 2010, la 10.820 pe zi în 2020. Introducerea noului sistem de control este o „contribuție la mai multă siguranță pe drumuri”, a declarat Wöller.

De ce digitalizare?

Comisia Europeană a revizuit legislația privind utilizarea

tahografelor, în principal pentru a îngreuna manipularea datelor din tahograf, dar și pentru a eficientiza procesele de administrare și control. Rezultatul este anexa 1C (UE 2016/799), care a fost aprobată în iunie 2016 și care a condus la introducerea tahografului „inteligent” începând cu 15 iunie 2019.

Tahografele digitale au devenit obligatorii în 2016, pentru toate camioanele comerciale și autobuzele nou înmatriculate în UE, pentru a aborda problema accidentelor provocate de șoferii de camioane și autocare din cauza oboselii sau a vitezei, precum și pentru a garanta o concurență loială între societățile de transport și condiții decente de muncă pentru șoferi.





39 DE DRONE MONITORIZEAZĂ DACĂ VORBEȘTI LA TELEFON SAU PORȚI CENTURĂ ÎN SPANIA

Supravegherea vizează în principal comportamente nesăbuite la volan, secțiunile cu risc ridicat de accidente și drumurile cu trafic mare.

Funcționarea dronelor necesită un pilot de la sol, un operator de cameră și un agent din Grupul de Trafic al Gărzii Civile, în cazul în care șoferul primește notificarea în momentul săvârșirii infracțiunii. Toate dispozitivele funcționează la o înălțime de 120 de metri, cu o rază de acțiune cuprinsă între unu și doi kilometri și cu o autonomie de până la patruzeci de minute.

Direcția Generală a Traficului a finalizat distribuirea pe întreg teritoriul spaniol a celor 39 de drone de supraveghere – cu 28 mai mult decât în 2020 - pe care se vor baza unitățile de poliție pentru a sprijini activitatea celor douăsprezece elicoptere care observă traficul. În mai 2018, dronele au început să fie utilizate în modul de testare și din august 2019 sunt utilizate pentru supravegherea și detectarea infracțiunilor în trafic. Dronile sunt destinate detectării comportamentului nesăbuit la volan și pentru monitorizarea traficului în acele secțiuni cu risc ridicat de accidente și pe drumurile cu un trafic mai mare de utilizatori vulnerabili, în special bicicliști, motocicliști și pietoni. Autoritățile au pregătit 35 de specialiști în pilotarea acestui

tip de drone și 60 de angajați în manevrarea camerelor pe care aceste sisteme le integrează. Direcția Generală a Traficului este acreditată de Agenția de Stat pentru Siguranța Aviației ca operator de sisteme de aeronave pilotate de la distanță.

Cum funcționează

Punerea în funcțiune a acestor drone este efectuată de un pilot, care este însărcinat cu manipularea comenzilor de zbor, și de un operator care manevrează camerele. Ambele funcții pot fi îndeplinite atât de personalul Direcției Generale de trafic, cât și de agenții ai Gărzii Civile, după obținerea certificatului solicitat. Infracțiunea înregistrată de drone poate fi sesizată imediat de un agent al Grupului de Trafic al Gărzii Civile sau poate fi procesată ulterior de autoritățile competente. Toate sancțiunile vor avea cadrul legal corespunzător infracțiunilor comise de șofer. Cele 39 de drone vor fi distribuite în întreaga țară, cu excepția Țării Bascilor și a Cataloniei, comunități autonome din acest punct de vedere. Fiecare patrulă de elicopter DGT cu sediul în Coruña, Zaragoza,

Valladolid, Sevilla, Málaga și Valencia va avea două drone pentru a efectua misiuni în mediul lor local și comunitățile învecinate. Baza centrală din Madrid va avea 15 aeronave cu drone care, pe lângă supravegherea drumurilor comunității Madrid și Castilla la Mancha, vor oferi sprijin restului provinciilor care au nevoie de ele. La rândul lor, Cantabria, Asturias și Extremadura vor avea două drone pe zonă. Zonele insulare din Insulele Baleare și Canare vor avea câte trei unități.

De la începerea activității de supraveghere a traficului cu drone în 2018, DGT a acumulat 500 de ore de zbor cu aceste sisteme, a monitorizat peste 55.000 de vehicule și a detectat peste 600 de infracțiuni. A devenit unul dintre cele mai eficiente mijloace de detectare a utilizării telefoniei mobile la volan (acestea reprezintă 12,5% din totalul infracțiunilor detectate), utilizarea incorectă a centurilor de siguranță și a sistemelor de siguranță pentru copii (15, 9%) și depășirea bicicliștilor fără respectarea distanțelor minime de siguranță (4%).



MAREA BRITANIE: BARIERA MOBILĂ DE PE M20 PENTRU CAMIOANE REPUSĂ ÎN FUNCȚIUNE

Sistemul care restricționează traficul, cunoscut drept Operațiunea Brock, de pe M20 este din nou în vigoare, a confirmat Highways England.

Autoritățile spun că ridicarea restricțiilor anti-COVID în Marea Britanie (19 iulie), denumită de mulți „Ziua libertății”, a necesitat repunerea în vigoare a sistemului de bariere mobile pentru a face față creșterii numărului de pasageri. Este o măsură de precauție luată de guvern și de Kent Resilience Forum anticipând creșterea traficului prin Eurotunnel sau Portul Dover.

Ce este Operațiunea Brock

Operațiunea Brock consistă dintr-un proiect de evaluare a traficului A20 Dover și bariera mobilă de pe M20. Proiectul restricționează accesul camioanelor până când spațiul devine disponibil în portul Dover. Camioanele care merg spre port se încadrează pe banda din partea stângă a A20 după tunelul Roundhill. Pentru a instala barierele, M20 a fost închisă sâmbătă seara (17 iulie) între orele 7 și 9, ambele căi fiind redeschise până la 8 dimineața duminică, 18 iulie. „Considerăm că este decizia corectă de a reporni bariera în cazul în care

nivelurile de vehicule grele și mașini care se îndreaptă spre graniță ar fi ridicate.

Bariera de pe M20 va fi desigur menținută sub supraveghere constantă și o vom înlătura cât mai curând posibil”, spun oficialii. O restricție de 40 km/h se va aplica tuturor vehiculelor care se apropie de Dover prin A20.

Cum tranzitezi marea Britanie

Persoanele aflate în tranzit sunt obligate să completeze formularul „Passenger Locator Form” și să prezinte la îmbarcare un test negativ pentru infecția cu virusul SARS-CoV-2. Nu este obligatorie carantina sau testarea în ziua a II-a și a VIII-a dacă pasagerul aflat în tranzit nu părăsește punctul de intrare în Marea Britanie sau se deplasează direct către un alt punct de plecare din Marea Britanie. Persoanele care sosesc din state aflate pe lista roșie sau portocalie sunt obligate să efectueze două teste moleculare pentru depistarea infecției cu virusul SARS-CoV-2, pe

parcursul perioadei de autoizolare, respectiv carantină instituționalizată. Primul test trebuie efectuat în cea de a doua zi de la sosire, iar cel de-al doilea va fi efectuat în a 8-a zi de la sosire. Costurile aferente testării sunt suportate de persoana în cauză, iar programarea și plata pentru testare trebuie efectuate înaintea călătoriei.

Toate persoanele care sosesc în Anglia, Țara Galilor, Scoția sau Irlanda de Nord din străinătate trebuie să prezinte, inclusiv la îmbarcarea în trenuri, feriboturi sau aeronave, un test cu rezultat negativ pentru infecția cu virusul SARS-CoV-2, efectuat cu maximum 72 de ore anterior sosirii. Operatorii care asigură servicii de transport de persoane au obligația de a verifica dacă pasagerii dețin un test cu rezultat negativ pentru infecția cu virusul SARS-CoV-2, efectuat cu maximum 72 de ore anterior sosirii. Nerespectarea măsurii de a prezenta un test negativ pentru infecția cu SARS-CoV-2 la sosire se pedepsește cu amendă.



VIDEO. TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII, EPISODUL 03: ROLUL AUTORITĂȚILOR

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

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

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

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

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

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

Episodul 02

Cât de diversificată este flota de vehicule pentru construcții a firmei

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

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

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

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

Avem o flotă de camioane pentru betoane, pentru asfaltări și dezăpezire. Avem utilaje diversificate, mașini, echipamente. Acum, înnoim flota și am început să cumpărăm vehicule de la Ford Trucks, o flotă de 10 camioane. La anul sperăm să investim din nou cumpărând alte 10 camioane Ford Trucks.

Episodul 01

Pandemia a dus la o scădere a volumelor în transportul rutier de persoane și de marfă. Transportul din construcții nu a scăzut în 2020. Care credeți că este explicația acestei mențineri de volume? - aceasta este întrebarea primului episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

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

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

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

Explicația că transportul de construcții nu a scăzut se datorează faptului că guvernul a făcut infuzie de capital în proiectele care se derulau. Cred că e o soluție foarte bună.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

În 2020 s-au început în forță lucrările de infrastructură. Foarte multe ministere au realocat bani către Ministerul Transporturilor. Fiind un an greu, o țară numai prin infrastructură își poate reveni dintr-o criză.





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

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

Un patron nemulțumit

Inspectorii ISCTR opresc un camion și cer actele șoferului: atestatul, buletinul, informații despre firma pentru care muncește. Este firma șoferului care este și patron. El are trei camioane iar acum transportă pepeni. I se cer documentele de proveniență a mărfii, copia conformă, verificarea tahograf. Inspectorul îl întreabă de ce tremură, de ce are emoții.

I se cere legitimația de serviciu și să prezinte rovinietă. Poza de pe documentele șoferului cade. I se cere să scoată cartela tahograf pentru verificări. Marfa este transportată la București, fiind cumpărată de la Ruse.

Inspectorul îi spune că îl așteaptă cu documentele la mașină. Șoferul spune că afacerea merge foarte greu, că are trei camioane. „Am angajați și din familie de care sunt foarte mulțumit. Transportăm mărfuri generale iar eu sunt patronul firmei din București”,



explică șoferul.

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

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

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

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

Plăcuțe de înmatriculare nedemontabile

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

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





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

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

Un șofer bulgar

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

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 04

În cel de-al patrulea episod al

sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR", trei șoferi profesioniști sunt verificați de inspectori. Un rus moldovean are o înregistrare pe tahograf care se bate cap în cap cu o adeverință care spune că în acea perioadă era în concediu de odihnă. Apoi, un șofer de autobuz nu poate prezenta un contract de închiriere în baza căruia face cursele. Și, la final, asistăm la un control complet al unui șofer profesionist care transportă mărfuri ADR.

SEZONUL 02 EPISODUL 03

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

Un șofer de camion primește o amendă de 1.000 de lei pentru că nu a respectat timpii de conducere și odihnă. "Cine nu muncește, nu greșește!", concluzionează conducătorul auto.

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

Un șofer turc închide lista

amendaților, cu 300 de lei. El face scandal că trebuie să își plătească amenda la bancă sau la poștă și că nu poate să plătească întreaga sumă cu cardul.

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

SEZONUL 02 EPISODUL 02

În cel de-al doilea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR", aveți întâlnire cu trei șoferi profesioniști. Primul a luat o amendă de 1.000 de lei după ce s-a încurcat în explicații despre cum a ajuns, în mod "miraculos", din Grecia până în România, pe camion, cu <<colegu' și șefu'>>.

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 01

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





MAREA BRITANIE LE VA OFERI ȘOFERILOR STRĂINI DE CAMION VIZE PE TERMEN SCURT

O combinație dintre pandemia Covid și Brexit a băgat în criză firmele de transport care se luptă să recruteze șoferi.

Industria de transporturi din UK face presiuni pentru ca șoferii să fie adăugați pe așa-numita listă de ocupații în penurie/criză, permițându-le șoferilor să se califice pentru o viză de muncitor calificat. „Avem nevoie de soluții pe termen lung pentru a recruta o nouă generație de șoferi britanici de camioane în comerț, dar pe termen scurt este urgent accesul șoferilor străini pe lista ocupațiilor de criză”, a declarat Rod McKenzie, director general de politică la Asociația Transportului Rutier (RHA), potrivit BBC.

Guvernul ar dori ca industria să angajeze transportatori britanici. Dar transportatorii au spus că nu se va putea pe termen scurt din cauza nevoii de livrare și a costurilor de formare implicate.

Formarea unui șofer de vehicule grele durează de obicei șase până la nouă luni. Oamenii din industrie insistă că este nevoie de acțiuni urgente pentru a depăși criza imediată.

Deficit de aproximativ 60.000 de șoferi de camion

Companiile au avertizat că, pe măsură ce economia se redeschide, lipsa șoferilor pune în pericol livrările către comercianții cu amănuntul și crește prețurile pentru consumatori. Sectorul suferă de impactul pandemiei, care a împiedicat mii de șoferi noi să își ia testele anul trecut. În același timp, mulți transportatori străini s-au întors în statele lor când nu au mai avut comenzi în primele etape ale pandemiei COVID. Ei nu au mai putut reveni din cauza regulilor anti-imigrație introduse după Brexit.

RHA estimează că există în prezent un deficit de minim 60.000 de șoferi de camion și a declarat că situația aprovizionării cu alimente este „aproape de un moment de criză”. Există riscul ca unele articole să se epuizeze în supermarketuri în anumite momente, într-un mod similar cu „înterruperile” din sistemul de electricitate, a spus acesta. „Vedem un pericol real pentru aprovizionarea noastră în Marea

Britanie din cauza penuriei de șoferi”, a spus McKenzie.

Având în vedere că guvernul a ridicat aproape toate restricțiile legale privind contactele sociale din Anglia la 19 iulie, deschiderea în continuare a economiei ar putea duce adâncirea crizei în transporturi”, a spus el.

Salariile sunt în creștere

În timp ce industria a crescut salariile șoferilor pentru a încerca să atragă personal, această creștere este limitată de marjele de profit slabe, a spus dl McKenzie. Costă mii de lire sterline instruirea șoferilor și acest lucru nu este la îndemâna multor firme de transport.

„Între timp, fără o viză temporară pentru șoferi - similară cu cea acordată recent lucrătorilor agricoli pentru a culege culturi vitale - lanțul de aprovizionare se va defecta”, a spus el.

Guvernul a relaxat deja limitele stricte ale timpului de conducere pentru a permite transportatorilor să lucreze mai mult în fiecare zi.



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



Măsuri pentru atragerea șoferilor

Autoritățile britanice au anunțat planuri pentru a atrage mai mulți șoferi de camion și a simplifica programele de pregătire, în încercarea de a răspunde deficitului cronic de mână de lucru din industria transportului de marfă, care potrivit companiilor ar putea afecta lanțurile de aprovizionare și va crea deficiențe în aprovizionarea cu alimente, transmite Reuters. Guvernul de la Londra a precizat că va demara o procedură de consultare cu privire la o serie de propuneri destinate simplificării procedurilor pentru șoferii care încearcă să obțină autorizația necesară pentru a conduce vehicule de mare tonaj destinate transportului de marfă, majorării numărului de teste, îmbunătățirii condițiilor de muncă ale șoferilor de camion și reducerii costului programelor de pregătire. "Deficitul de șoferi de camion este bine documentat, iar impactul său asupra întregii economii devine din ce în ce mai evident", se arată într-o scrisoare deschisă trimisă de guvernul britanic. La începutul acestei luni, guvernul de la Londra a relaxat și regulile cu privire la numărul de ore pe care le poate petrece la volan un șofer

de camion, tot în încercarea de a răspunde la problema deficitului de mână de lucru. Această decizie a fost luată după ce firmele din industria alimentară și companiile de logistică au avertizat că le lipsesc aproximativ 100.000 de șoferi de camion, ceea ce ar putea conduce la apariția unor rafturi goale în supermarketuri. Pandemia de COVID-19, care i-a făcut pe mulți muncitori străini să se reîntoarcă acasă în perioada carantinei, precum și noile controale impus imigranților după Brexit au condus la apariția unor probleme cu mâna de lucru în logistică și alte sectoare precum construcțiile și industria ospitalității.

Lipsește zeci de mii de șoferi

Guvernul de la Londra a subliniat că firmele trebuie să atragă în primul rând șoferii britanici în loc să se bazeze pe forța de muncă din Uniunea Europeană. „Înțeleg provocările cu care se confruntă în prezent șoferii și operatorii și astăzi am venit să spun că guvernul este aici să ajute. Acest set de măsuri va demara acest proces de ajutor, relaxând presiunile asupra sectorului pe măsură ce vom lucra împreună pentru a atrage noi șoferi, a îmbunătăți condițiile de muncă și a ne asigura că viitorul

industrii este unul prosper", a declarat ministrul Transporturilor, Grant Shapps.

Ieșirea din UE a Marii Britanii a însemnat pierderea unui uriaș rezervor de mână de lucru. Peste 50.000 de emigranți au plecat din Marea Britanie în al doilea semestru al anului trecut, potrivit unor estimări guvernamentale, iar analiștii se așteaptă la un număr și mai mare în acest an. Înainte de Brexit, până la un sfert din personalul din industria ospitalității din Marea Britanie, și 38% în cazul firmelor din Londra, era compusă din cetățeni din UE, estimează firma de consultanță KPMG.

Se permite șoferilor de camion să conducă mai multe ore pe zi

Guvernul de la Londra a anunțat că va permite șoferilor să conducă 10 ore pe zi cu maxim două zile pe săptămână în care se poate conduce câte 11 ore.

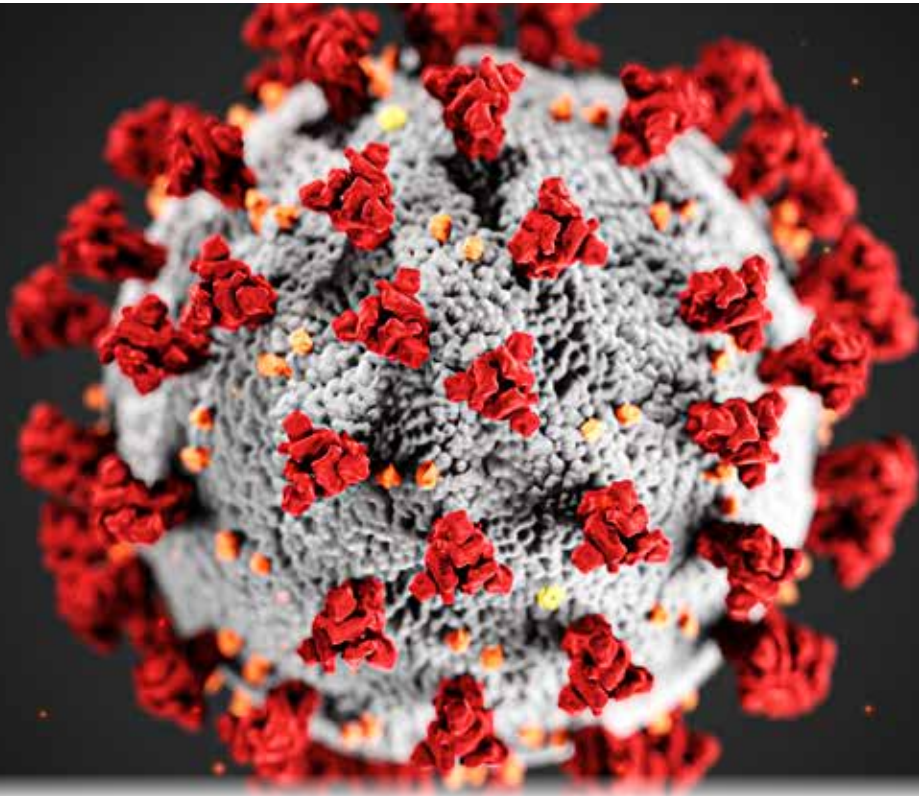
Marea Britanie se confruntă cu o criză uriașă de șoferi care afectează lanțul de aprovizionare în mai multe sectoare.

Această relaxare temporară s-a aplicat inițial de pe 12 iulie 2021, până pe 8 august 2021. Perioadele săptămânale consecutive de odihnă luate înainte

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



de 12 iulie 2021 trebuie luate în considerare pentru această relaxare.

Cele două perioade consecutive de odihnă completă, inclusiv odihna compensatorie, pot fi luate integral sau parțial după sfârșitul acestei relaxări.

Regulile privind orele de condus ale șoferilor din UE pot fi relaxate temporar după cum urmează.

Înlocuirea oricăreia dintre:

- creșterea orelor zilnice de condus de la 9 ore la 10 ore. Și chiar până la 11 ore (de până la două ori într-o săptămână)
- SAU
- cerința de a lua o perioadă de repaus săptămânal regulat de 45 de ore într-o perioadă de 2 săptămâni și o creștere pentru limita de conducere săptămânală de la 90 de ore la 99 de ore.

Bonus la angajare pentru șoferi

Cel mai mare lanț de supermagazine alimentare din Marea Britanie, Tesco, oferă șoferilor de camioane un bonus de angajare de 1.000 de lire sterline (1.170 de euro), pe fondul unei penurii cronice de șoferi din industrie.

Și Morrisons, numărul 4 în clasament, a anunțat că pune la punct scheme de instruire a personalului pentru a deveni șoferi de camioane.

Presa și rețelele sociale au difuzat fotografii cu numeroase magazine care aveau rafturi goale în lipsa mărfurilor care trebuiau livrate de camioanele de aprovizionare. RHA a declarat că aproximativ 30.000 de teste de conducere de camion nu au avut loc anul trecut din cauza pandemiei de Coronavirus și a adăugat că o penurie "istorică" de șoferi a fost agravată de modificările regulilor de imigrație

după Brexit.

Mai recent, situația șoferilor cărora li s-a spus să se autoizoleze după ce au fost anunțați de aplicația NHS Covid după un contact cu o persoană infectată, se adaugă, de asemenea, la problemă. Concernul petrolier BP a fost nevoit să închidă temporar mai multe benzinării în Marea Britanie din cauza lipsei de aprovizionare cu benzină fără plumb și motorină.





Unele consilii locale nu au putut ridica gunoiul din cauza lipsei șoferilor.

Lanțul alimentar, în pericol

O nouă criză se prefigurează în Anglia după ce 1,7 milioane de oameni care lucrează în supermarketuri au fost obligați să se auto-izoleze după ce au intrat în contact cu persoane infectate cu COVID.

Rafturile unor supermarketuri

sunt deja goale de brânză, carne și legume proaspete, în timp ce lanțurile alimentare „încep să eșueze” din cauza lipsei de personal cauzate de obligativitatea auto-izolării, denumită de presa britanică pingdemic, făcându-se referire la mesajele NHS trimise către cei care trebuie să intre în carantină.

Magazine ale Sainsbury, Tesco, Lidl și Morrisons din Manchester, Bristol, Edinburgh și Southampton prezentau goluri semnificative pe

rafturi, inclusiv la pește congelat, pizza, apă îmbuteliată, înghețate și salate ambalate. Lipsa personalului din supermarketuri și a șoferilor pentru livrare determină întârzieri în alimentarea liniilor de produse, deși este probabil ca multe dintre acestea să aibă o cerere mai mare în timpul verii, în timp ce alți cumpărători au raportat livrări abundente.

Directorul executiv al Asociației Britanice a Procesatorilor de Carne, Nick Allen, a criticat „mesajele confuze” din partea guvernului, spunând că miniștrii nu au clarificat cine va fi scutit de carantină.

Întrebat dacă liniile de producție se opresc, el a spus: „Se întâmplă deja. Începem să vedem acest lucru la nivel de retail și în restaurante – toată lumea se luptă să rezolve ceva”. Asociația Road Haulage estimează că există un deficit estimat între 50.000 și 100.000 de șoferi de camioane în Marea Britanie, ceea ce împiedică livrarea de alimente din depozite către supermarketuri. Mii de șoferi așteaptă testele HGV, în timp ce mulți dintre cei existenți au părăsit Marea Britanie după Brexit. Problema a fost agravată de Covid, șoferii trebuind să se autoizoleze.





POLIȚIA ROMÂNĂ ÎȘI IA ECHIPAMENTE DE 100 MILIOANE CA SĂ SUPRAVEGHEZE ȘOFERII ÎN TRAFIC

Poliția Română implementează proiectul „Dezvoltarea unui sistem mixt mobil de monitorizare a traficului rutier privind încălcarea regulilor de circulație”.

Ministerul Transporturilor, în calitate de Organism Intermediar pentru Transport și Inspectoratul General al Poliției Române, în calitate de Beneficiar al finanțării nerambursabile alocate în cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020, au încheiat, la data de 5 iulie 2021, Contractul de Finanțare nr. 106, pentru proiectul „Dezvoltarea unui sistem mixt mobil de monitorizare a traficului rutier privind încălcarea regulilor de circulație”. Proiectul, care se desfășoară pe parcursul a 30 de luni (1 iulie 2021 – 31 decembrie 2023), are ca obiectiv general creșterea gradului de siguranță rutieră și scăderea numărului persoanelor decedate în accidente de circulație, prin dotarea corespunzătoare a structurilor de poliție rutieră.

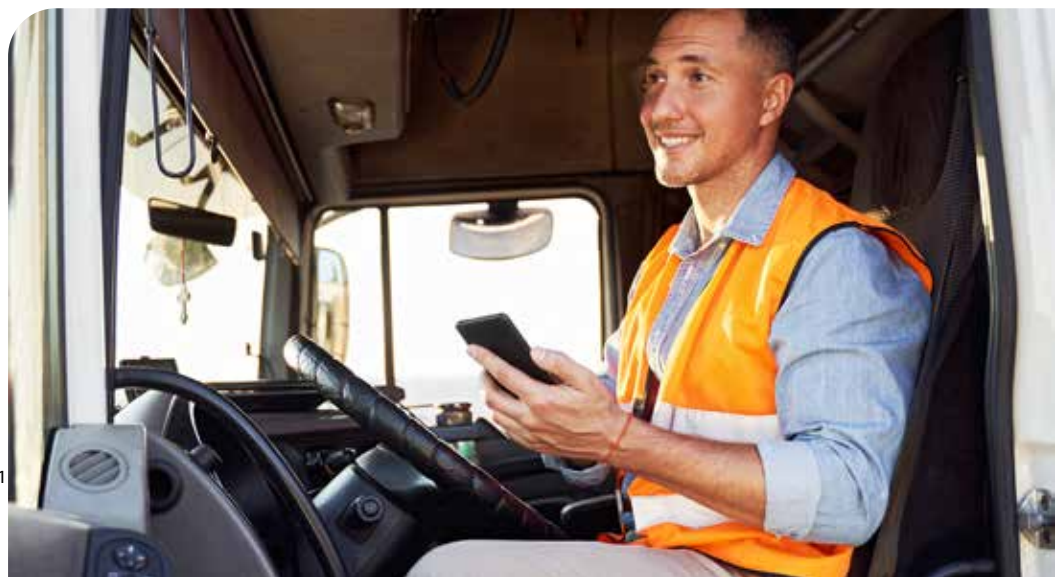
Un buget de sute de milioane

Bugetul proiectului este de 106.599.765,20 lei (din care 81.010.995,90 lei, valoare asigurată din FEDR, reprezentând 85% din valoarea totală eligibilă aprobată, 14.296.058,10 lei, valoare asigurată din bugetul beneficiarului, reprezentând 15% din valoarea totală eligibilă aprobată

și 11.292.711,20 lei, valoarea neeligibilă fără TVA). Obiectivele specifice ale proiectului se referă, în principal, la dotarea unităților de poliție rutieră cu autospeciale și cu echipament hardware/aplicații software adecvate, precum și la îmbunătățirea proceselor decizionale în domeniul managementului resurselor financiare, logistice și umane, în vederea creșterii prezenței în trafic a forțelor de poliție rutieră, precum și a mobilității acestora. De asemenea, acest proiect își propune îmbunătățirea activităților de supraveghere și control al traficului rutier, de prevenire și combatere a infracțiunilor la regimul rutier. Proiectul își propune dezvoltarea unui sistem mixtmobil de

monitorizarea a traficului rutier, privind încălcarea regulilor de circulație, care să asigure forțelor de ordine din cadrul Poliției Române, prin intermediul Poliției Rutiere, o mai bună coordonare a activităților specifice.

Astfel, prin proiect, se intenționează dotarea Poliției Rutiere cu: 300 de autospeciale de poliție, 250 de aparate pentru măsurarea vitezei de circulație a autovehiculelor, 44 de sisteme electronice mobile de depistare a substanțelor stupefiante în salivă, 4.000 de dispozitive mobile, 1.400 de imprimante mobile termice și un sistem de colectare a datelor pentru siguranța în trafic. Proiect cofinanțat din Fondul European de Dezvoltare Regională prin Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020.



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.





ȘOFER DE CAMION - ÎNCHIS ÎNTR-O CUȘCĂ ÎN TIMP CE AȘTEAPTĂ DESCĂRCAREA VEHICULULUI

Un videoclip cu un șofer de camion care este plasat într-o cușcă în interiorul unui depozit în timp ce așteaptă încărcarea vehiculului său a devenit viral pe rețelele de socializare.

Nu, aceasta nu este o glumă; șoferul este pus într-o cușcă de doi metri pătrați din care poate ieși numai dacă personalul autorizat al companiei care deține depozitul îl deschide cu o cheie electronică. Desigur, în cușcă există un scaun. Nu credeți că acest lucru se întâmplă într-o țară din lumea a treia condusă de un satrap, nu? Se întâmplă în Spania. Și nu este vorba despre un depozit în care există mărfuri periculoase, foarte valoroase, sau de alt tip în care este necesară securitate maximă, lucru care oricum ar fi fost inadmisibil. Este un depozit de cartoane în Amposta (Tarragona), scrie froet.es.

Șoferii ca sclavi

Aceste atitudini ar putea fi considerate o infracțiune de reținere ilegală. Dar, de multă vreme, unii expeditori tratează șoferii ca pe sclavi sau animale. Nu numai că trebuie să aștepte ore lungi în fabrici și depozite pentru a termina încărcarea sau descărcarea vehiculului, dar, în multe cazuri, șoferul însuși trebuie

să îndeplinească astfel de sarcini și fără plată.

Potrivit AECOC, principala asociație a expeditorilor care include mari producători și lanțuri de distribuție, dacă încărcarea și descărcarea camioanelor s-ar face cu personalul lor, i-ar costa 2.000 de milioane de euro pe an.

IRU, o organizație care reprezintă transportul rutier în întreaga lume, promovează, împreună cu unele organizații ale expeditorilor, acțiuni pentru a îmbunătăți tratamentul aplicat conducătorilor auto.

Plângerile șoferilor pentru rele tratamente sunt un fenomen larg răspândit în toată Europa și un deficit de conducători auto profesioniști a devenit foarte îngrijorător din cauza acestor comportamente.

În centrele de încărcare timpul de așteptare trebuie să fie minim, iar șoferul ar trebui să aibă un spațiu decent, cu toaletă și zonă de odihnă. Dar acest lucru nu există decât în cazuri foarte rare.

Și în final ceea ce ți se oferă este o cușcă de așteptare. Difuzarea

videoclipului l-a costat pe șofer locul de muncă.

Portugalia: șoferii, eliberați de descărcare

Decizia va intra în vigoare pe 11 septembrie. Astfel, în Portugalia șoferii nu vor mai ajuta la încărcarea și descărcarea mărfii din camion decât în cazuri excepționale.

Guvernul din Portugalia a creat grupul de lucru pentru evaluarea condițiilor de încărcare și descărcare în rândul operatorilor logistici și în porturi maritime, cu obiectivul de a evalua funcționarea operațiunilor de încărcare și descărcare, se arată într-un proiect de lege.

Grupul de lucru menționat mai sus, coordonat de un reprezentant din zona guvernamentală de infrastructură din Portugalia și compus din părți relevante în sectorul transportului rutier de mărfuri, inclusiv asociații care reprezintă transportatori, asociații care reprezintă companii de distribuție, expeditori și asociații sindicale, a decis să propună



un model de autoreglementare pentru operațiunile de încărcare și descărcare, dar și pentru reglementarea timpilor de așteptare. Astfel, la 2 decembrie 2019, membrii grupului de lucru respectiv au semnat un acord-cadru care a inclus, în conformitate cu modelul de autoreglementare convenit, printre altele, aspecte legate de timpii de așteptare, de încărcare și descărcare, având în vedere clarificarea responsabilității a diferitelor părți implicate în operațiuni de transport, în cadrul lanțului logistic și în ceea ce privește conducătorii de transport rutier de mărfuri.

Acest acord-cadru prevedea crearea și funcționarea unui comitet de monitorizare care a funcționat pe o perioadă de probă, stabilită inițial între 6 ianuarie și 30 iunie 2020 și ulterior, din cauza constrângerilor impuse de pandemia COVID -19, până în septembrie 2020. Acest comitet de monitorizare a transmis Guvernului un raport final, în 12 octombrie 2020, care prezintă concluziile și propunerile sale de acțiune.

După perioada de probă menționată, s-au colectat informații cu privire la procesul de încărcare și descărcarea a mărfurilor. S-au obținut date direct de la șoferii de camion și prin inspecții pe care acest comitet le-a efectuat la unele companii. A fost necesar să se ia în considerare dacă modelul de autoreglementare ar fi suficient sau dacă există încă aspecte care impun o intervenție legislativă.

ARTICOLUL legat de încărcări și descărcări

1 - Operațiunile de încărcare și descărcare a mărfii trebuie efectuate

doar de către expeditor sau de către destinatarul mărfii, în funcție de încărcarea sau descărcarea respectivă.

2 - Expeditorul sau destinatarul mărfurilor, după caz, trebuie să folosească un lucrător, altul decât un șofer, care este calificat și instruit.

3 - În cazul în care operațiunea de încărcare sau descărcare este responsabilitatea transportatorului, în virtutea unei dispoziții contractuale exprese, aceasta trebuie să recurgă la un lucrător, altul decât șoferul, calificat și instruit în acest scop.

7 - Când operațiunea de încărcare și descărcare este efectuată de șofer, în condițiile în care acest lucru este permis în reglementările colective de muncă în vigoare, expeditorul sau destinatarul trebuie să îi furnizeze toate mijloacele necesare pentru a permite această operațiune, asigurarea tuturor condițiilor de siguranță.

8 - Operațiunile efectuate în interiorul vehiculului, necesare pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor sunt responsabilitatea persoanei care le efectuează. Expeditorul și destinatarul pun

la dispoziția operatorului toate mijloacele necesare operațiunii și îl informează în ceea ce privește mijloacele mecanice disponibile și îi oferă instrucțiunile de siguranță care trebuie luate în considerare în



manevrare.

9 - Operațiunile de depozitare și ancorare sunt asistate de șofer care trebuie să dea sfaturi și să intervină când e cazul.





CAMERE VIDEO CARE DETECTEAZĂ DE LA DISTANȚĂ DACĂ ȘOFERUL DE CAMION VORBEȘTE LA TELEFON

Distragerea atenției în trafic este una dintre cele mai importante cauze ale accidentelor. Pentru a face ceva în acest sens, poliția olandeză implementează camere inteligente.

Prima dintre așa-numitele MONOcams a fost prezentată, joi 1 iulie 2021, unei unități de poliție. Zeci de mii de accidente rutiere apar în fiecare an. Cauzele sunt diverse, dar primele trei sunt: viteza, conducerea sub influența alcoolului și distragerea atenției în trafic. „Pentru a fi mai multă siguranță pe șosele, poliția aplică legea. Facem acest lucru prin agenți puși pe șosele, dar și cu ajutorul mijloacelor tehnice, cum ar fi MONOcam”, spune Paul Broer de la poliția olandeză.

Cameră inteligentă

MONOcam a fost dezvoltată în mare parte de polițiști. Este o cameră mobilă care stă pe un trepied. Dispozitivul poate fi instalat atât în interior cât și în exterior. „Camera vine cu un software. Drept urmare, recunoaște șoferii care au un dispozitiv mobil în mână. Nu este necesar să demonștrați că șoferul sună, trimite mesaje text, operează un sistem de navigație sau redă muzicală. În timpul condusului, camera a aflat dacă a existat o încălcare a legii privind manipularea unui telefon în timpul mersului. Dacă vede că cineva aflat la volan ține un telefon, camera transmite imediat aceste informații unui agent. Acesta evaluează dacă este adevărat că un șofer nu conducea cu mâinile libere. Aici folosim principiul celor patru ochi. Aceasta înseamnă că un al doilea polițist efectuează și un control. Acest lucru se face independent de prima verificare prin cameră”, explică poliția.

Confidențialitate

MONOcam a fost testată tehnic în ultimul an și jumătate. În această fază pilot, a fost testat, de asemenea, dacă respectă legislația privind confidențialitatea. „Autoritatea olandeză pentru protecția datelor a aprobat procesul. Asta înseamnă că cu MONOcam, respectăm legile și reglementările privind confidențialitatea... În practică, aceasta înseamnă că fețele posibililor pasageri sunt încețoșate automat. Numai infractorul (posibil) va fi văzut în fotografie. Imaginile de pe cameră sunt stocate pentru o perioadă scurtă de timp pe laptopul care aparține MONOcam. De îndată ce ofițerii au evaluat imaginile și le-au transmis, fotografiile de pe laptop sunt șterse”, arată poliția.

În România, amenziile nu descurajează vorbitul la mobil

Vorbitul la telefon, trimiterea de mesaje sau chiar live-urile pe telefonul mobil rămân îndeletniciri la

ordinea zilei pentru șoferii români, deși legea le pedepsește sever încă din octombrie 2019.

23 de accidente grave au avut loc în primele trei luni ale acestui an pentru că șoferii aveau alte preocupări în timpul condusului. Vorbim în principal despre folosirea dispozitivelor mobile. Consecințele au fost tragice: 10 oameni au murit și 17 au fost grav răniți.

Amenda pentru folosirea telefonului mobil în timpul condusului este cuprinsă între 870 și 1.160 de lei. În loc să renunțe la această activitate, mulți șoferi apasă butonul difuzorului când observă un polițist sau o cameră de luat vederi.

În primele trei luni după intrarea în vigoare a noilor amenzi, polițiștii au amendat peste 8.000 de șoferi pentru folosirea telefonului la volan. Măsura nu pare a-i fi descurajat, însă, căci dispozitivele sunt ușor de observat în trafic. Așa se face că, în primul trimestru al acestui an, au fost aplicate și mai multe sancțiuni: peste 9.200.



NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





UE: REZOLUȚIE PRIVIND SIGURANȚA ȘOFERILOR DE CAMION LA PRESIUNEA A 26.000 DE OAMENI

Adriana Mureșan este stabilită în Spania. Aceasta este șofer de camion și a pus bazele Asociației civice „Voluntari în Europa”.

Ea a înaintat o petiție către Parlamentul European, după asasinatul șoferului român Mihai Spătaru într-o parcare din Franța în luna mai, în care cerea mai multă siguranță pentru șoferii profesioniști.

Petiția a fost semnată de peste 26.895 de persoane

„Asociația Voluntari în Europa a demarat o campanie de strângere de semnături în vederea depunerii lor la Parlamentul European împreună cu solicitarea modificării legislației pentru a garanta siguranța șoferilor în parcurile europene. În UE se transportă terestru, în fiecare zi, marfă de miliarde de euro. Chiar dacă sectorul transport de marfă terestru este vital și chiar dacă spațiul Uniunii Europene este considerat un spațiu de libertate, securitate și justiție conform principiilor Tratatului de Funcționare a UE, condițiile oferite șoferilor pe parcursul traseului în parcurile europene nu sunt deloc sigure, nu respectă demnitatea și securitatea acestora.

Vom face referire mai ales la criminalitatea din parcurile Europei în care doar furturile de motorină și combustibil ajung la suma de 8,2 milioane de euro pe an dar cel mai grav este că zeci de șoferi își pierd viața anual în aceste parcuri, fiind uciși de bandele de hoți sau de bandele de migranți ilegali care încearcă să ajungă la destinația dorită urcându-se cu forța într-un camion.

La ora actuală cea mai fierbinte țară în materie de criminalitate în parcurile de camioane rămâne Franța, unde sunt raportate cele mai multe furturi

de motorină, marfă, acte și valori din cabină, atacuri violente ale migranților asupra camioanelor cu destinația Anglia. În cursul zilei de 17.05.2021 unul dintre colegii noștri a fost înjunghiat mortal. Acesta este cel mai recent caz de acest gen însă nu este primul șofer ucis în parcurile din Europa.

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

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

Regulamentul (UE) nr. 885/2013 referitoare la locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale este inefficient și inaplicabil atât timp cât astfel de cazuri au loc.

Care sunt revendicările

Solicităm Parlamentului Uniunii Europene să intervină de urgență cu un pachet de măsuri juridice care să garanteze siguranța vieților șoferilor și să denunțe pasivitatea cu care acționează autoritățile franceze în cazurile de criminalitate în parcurile de camioane de pe întregul teritoriu francez și întreg teritoriul UE.

Solicităm:

- iluminarea tuturor zonelor destinate parcării camioanelor;
- supraveghere video în zonele rezervate parcării camioanelor și interzicerea intrării restului vehiculelor în aceste spații;

- crearea de urgență a unei aplicații pentru sesizarea furturilor în parcuri, aplicație care să transmită în timp real geolocalizarea direct poliției”, se arată în petiție.

Uciderea lui Mihai Spătaru a mișcat Europa

Un șofer român de camion a fost înjunghiat mortal de un atacator necunoscut pe o autostradă din Franța. S-a întâmplat într-o parcare din nordul țării, iar ulterior, procuratura din Amiens a anunțat deschiderea unei anchete. Mihai Spătaru se afla într-o parcare de pe autostrada N28 din Franța, alături de soția sa. Tânărul i-a spus soției că merge la toaletă și să verifice încărcătura. După ce a coborât și a ajuns în spatele camionului, Mihai a fost atacat cu sabia de un individ. Soția sa a fost martoră la tragedie, dar până să intervină, criminalul a fugit. Un șofer de camion a povestit într-o postare pe Facebook tragicul incident și, spune el, strigătele de ajutor ale femeii ar fi fost auzite de ceilalți șoferi aflați în parcare, însă niciunul nu a coborât pentru a sări în ajutor. Doi bărbați de origine kurdă, în vârstă de 27 de ani, au fost arestați în cazul șoferului de TIR român ucis cu sabia, pe 16 mai, în Franța, soția acestuia fiind martoră la crimă.

Parchetul din Amiens a anunțat că i-a arestat pe cei doi bărbați, presupuși autori ai crimei de pe autostrada A28. Sunt de origine kurdă irakiană. Unul a fost arestat în regiunea Rouen, celălalt în Grand-Synthe, relatează France Bleu.

Comisia Europeană va dispune o rezoluție privind protecția șoferilor

Europarlamentarii Vlad Gheorghe (USR), Ramona Strugariu (USR) și Cristian Terhes (PNȚCD) au solicitat în Comisia PETI și li s-a admis ca această comisie, împreună cu Comisiile LIBE și TRAN (transporturi), să inițieze o rezoluție comună pentru apărarea drepturilor șoferilor de camion din UE. Solicitățile au venit în urma discuției din Comisia PETI, din data de 15 iulie 2021, a petiției trimise de Adriana Mureșan, în numele Asociației Civice Voluntari în Europe, prin care aceasta se plângea de faptul că autoritățile franceze nu fac nimic pentru a opri crimele, furturile și tâlhăriile șoferilor care traversează Franța, chiar recent un șofer român, Mihai Spătaru, fiind ucis în fața soției sale de către infractori. Petiția aceasta a fost semnată electronic de peste 26.000 de persoane.

Adriana Mureșan, în prezentarea petiției sale, a explicat greutățile întâmpinate de șoferii de camion pe drumurile din UE, aceștia fiind nevoiți deseori, din cauza lipsei parcarilor securizate, să se oprească pentru odihnă în locuri nesigure, unde inclusiv viața le este pusă în pericol.

Europarlamentarul Vlad Gheorghe (USR), luând cuvântul pe cele relatate în Comisie atât de către petiționar, cât și de către reprezentantul Comisiei Europene și Europol, a solicitat organizarea unei misiuni a Parlamentului European în Franța (fact finding mission), pentru a vedea la fața locului condițiile din parcarile de camioane și modul cum autoritățile franceze răspund atunci când sunt apelate de șoferii atacați.

Un europarlamentar polonez din Grupul ECR a arătat că atacarea și chiar uciderea șoferilor de camion se întâmplă destul de des, dând exemplul și unui șofer polonez care a fost ucis de migranți. Acesta a solicitat inițierea unei rezoluții de către Comisia PETI cu privire la apărarea drepturilor șoferilor de camion.

Europarlamentarul Ramona Strugariu (USR) a vorbit despre faptul că toate aceste atacuri și agresiuni împotriva șoferilor le afectează drepturile fundamentale, motiv pentru care ar fi util ca rezoluția Comisiei PETI, cu privire la drepturile șoferilor de camion, să fie una comună cu cea a Comisiei LIBE. Europarlamentarul Cristian Terhes (PNȚCD), vorbind la final, după ce a punctat problemele cu care se confruntă șoferii de camion și faptul că atât autoritățile franceze cât și Comisia Europeană nu au făcut nimic concret pentru a opri aceste atacuri și

a-i proteja pe șoferi, a spus că susține propunerea colegului Vlad Gheorghe de inițiere a unei misiuni a Parlamentului European în Franța pentru a constata la fața locului situația gravă cu care se confruntă șoferii de camion.

De asemenea, europarlamentarul Terhes a spus că susține propunerea colegei Strugariu pentru o rezoluție comună a Comisiilor PETI și LIBE, dar că acestora e bine să li se alăture și Comisia TRAN, deoarece e comisia specializată pe transporturi.

La finalul dezbaterii pe această petiție, președinta Comisiei PETI a spus că va da curs acestor solicitări și va demara procedura pentru o rezoluție comună a comisiilor PETI, LIBE și TRAN pe tema drepturilor șoferilor de camion în UE. "Fără să fi discutat înainte unii cu alții, toți europarlamentarii, indiferent de grup, am vorbit pe aceeași voce pentru această cauză importantă. Siguranța șoferilor de camion în UE este o chestiune care ne privește pe toți și vom face tot ceea ce ține de noi pentru a le apăra drepturile și a li se oferi protecția firească necesară", a spus europarlamentarul Cristian Terhes.

Episoade de violențe la adresa șoferilor de camion

La nici două săptămâni de la tragedia din Franța, când Mihai Spătaru, șofer profesionist, a fost ucis cu sabia într-o parcare, un alt camionagiu a fost găsit mort, de această dată în Italia.

Șoferul român de camion a fost găsit fără viață în cabina camionului, într-o parcare din zona industrială a localității Rivoli di Osoppo din provincia Udine, în Friuli-Venezia Giulia.

Alarma la serviciul de urgență a fost dată de mai mulți colegi șoferi, sperați că românul nu a răspuns ore în șir la telefon.

Din păcate, românul a fost descoperit fără viață, iar echipajul de prim-ajutor chemat la fața locului nu a mai putut face nimic pentru bărbat.

Presa din Peninsula precizează că românul de 50 de ani prezenta pe corp mai multe răni înjunghiate.

Ancheta este în plină desfășurare.

Carabinierii fac cercetări, pentru a se stabili cu exactitate circumstanțele în care s-a produs tragedia.

Printre gloanțe la Calais

„Cea mai gravă problemă cu care m-am confruntat a fost în 2017, în Franța, lângă Poitiers, acum 4 ani”, a declarat Andrei, șofer de camion de 6 ani.

„M-am oprit într-un repaus, adică o pauză de 9 ore, pe la ora 21-22. În jurul orei 3-3.30 noaptea, niște indivizi au început să se împuște în parcare: trafic de droguri, localitatea fiind la jumătatea drumului dintre Olanda și Maroc. Din ce am înțeles, parcare era folosită pentru schimbul de droguri și, probabil de la o neînțelegere, au început să se împuște”, a spus Andrei.

Când s-a trezit a doua zi, Andrei a coborât din cabină.

„În momentul când m-am trezit dimineata, am coborât să mă spăl, să verific camionul, totul OK vizual, la prima vedere. Un coleg spaniol, aflat lângă mine m-a întrebat: «Ce faci, colegu?» I-am răspuns: «OK, mă pregătesc de plecare». El zâmbea în colțul gurii, așa, oarecum ironic. M-am urcat în camion, am pus contactul să plec și mi-a apărut că nivelul lichidului de răcire e scăzut. Am coborât, m-am uitat mai atent și am văzut că unul dintre gloanțe a nimerit exact în radiatorul camionului meu”.

Furat de 4000 euro

„Acum câteva luni eram într-un Peco în Franța. Era în timpul zilei, 9-10 dimineata. Am zis să merg să fac un duș. Am lăsat camionul în parcare, dar se făcea curat la baie și m-am întors la camion”, a declarat Iulian Moldovan, șofer profesionist de 18 ani.

„Între timp, o doamnă se uita așa, lung, la mine, abia apoi m-am prins care era treaba. Am mers să beau o cafea apoi m-am întors la camion. După un timp, mă sună șeful. Mă, Iuliane, unde îți e cardul de alimentare combustibil. Zic: aici, cu mine. Șeful: Mie îmi apare că ai alimentat în nordul Franței o cantitate mare, vreo 4.000 de euro. Asta s-o întâmplat! Am verificat ușa din dreapta, pe care noi, șoferii, nu o prea folosim deloc. Am văzut că era defect butucul. Singura concluzie a fost că au clonat cardul cât eram la cafenea. Doamna aia stătea de șase, cât timp unul sau doi au supt în cabină. Din cafenea, nu vedeam camionul. Au profitat. De atunci, nimic. Poliția nu a mișcat un deget. Din fericire, nu m-au pus să plătesc”, a spus Iulian.



ÎN CNAIR, "LIPSA DE EXPERIENȚĂ A FACTORILOR DE DECIZIE ESTE UNA DIN CAUZELE CARE CONDUC LA ÎNTÂRZIEREA ȘI CALITATEA ÎNDOIELNICĂ A UNOR PROIECTE"

Am primit pe adresa redacției o scrisoare de la un inginer constructor CFDP, specializat în Consolidări de Terasamente, cu o vechime profesională de 35 de ani, care vorbește despre modul dubios în care se fac angajările în cadrul Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR).

Redăm integral această scrisoare:

"Aș dori să vă expun cazul meu ca fost angajat la CNAIR. Numele meu este Alexandru Hoffman. Am vârsta de 60 de ani. Experiența mea în domeniul construcției de drumuri este de 35 de ani ca inginer cu specializarea CFDP. Sunt de asemenea absolvent al Liceului german din București. Am lucrat în execuție, inclusiv în Germania, în consultanță și o mare parte din cei 35 de ani, în proiectare la IPTANA. Specializarea mea, începând de la examenul de diplomă de inginer care a avut ca temă consolidarea unui teren de fundare cu capacitate portantă redusă la un drum din zona Deltei Dunării, a fost cea din domeniul geotehnicii. Activitatea mea de bază în acest domeniu a constat în proiectarea de lucrări de stabilizare a alunecărilor de teren din zona drumurilor, lucrări de susținere a taluzurilor și versanților, lucrări de îmbunătățire și ranforsare a terenurilor de fundare ale terasamentelor de drum. Am avut funcții de șef proiect, șef de colectiv, verficator intern de proiecte și consilier tehnic, ca să enumăr pe cele mai importante. În luna aprilie a anului curent am aflat că se scot la examen posturi de ingineri la unități de implementare a studiilor de fezabilitate și a proiectelor tehnice de execuție. Am considerat că la experiența mea, mai ales de inginer proiectant, mi-aș putea aduce contribuția la sfârșit de carieră pentru activitatea de derulare a unor proiecte de autostrăzi și de drumuri expres. Am participat la examenul care s-a dat atât scris, cât și oral, obținând nota cea mai mare din 7 participanți la proba scrisă și a doua notă la proba orală. Acest lucru se poate constata pe site-ul CNAIR la secțiunea CARIERE.

Din cele 7 posturi vacante scoase la concurs, au fost admise doar 2 persoane, printre care și subsemnatul. Acest fapt m-a surprins întrucâtva, pentru că la proba scrisă am trecut 6 din 7, astfel încât la proba orală au picat 4 persoane. Deci cu toate că ar fi fost necesar un număr de 7 persoane cu o experiență de minimum un an, exigența a fost foarte ridicată la examenul oral, care în mod normal ar fi trebuit să fie un interviu de angajare. În schimb ne-am confruntat cu un fel de repetare a examenului scris cu verificarea unor cunoștințe tehnice în limba engleză, cât și verificarea unor noțiuni de AUTOCAD. Nu vreau să mai fac comentarii despre experiența profesională a persoanelor din comisia de examinare. Totuși, aparent, concursul s-a desfășurat în condiții normale și corecte pentru toți concurenții.

Așa s-a întâmplat că am renunțat la postul meu de consilier tehnic la o firmă privată ca, m-am gândit eu, să-mi aduc contribuția prin experiența mea, acolo unde ar fi fost mai mare nevoie. Cu părere de rău vreau să vă aduc la cunoștință că la ora actuală mai importante sunt pentru implementarea unor proiecte tehnice de mare importanță și anvergură din țara noastră chestiunile de ordin birocratic, cele pur tehnice, cum ar fi verificarea pieselor scrise și desenate ale acestor documentații tehnice trecând în plan secundar cel mult. Lipsa de experiență a factorilor de decizie (este adevărat că și procedurile și reglementările legislative europene, posibil din vina traducerilor eronate ale acestora) este una din cauzele care conduc la întârzierea și calitatea îndoielnică a unor proiecte. De asemenea, sunt acceptate termene de predare nerealiste. În acest mod,

prestatorii sunt puși în situația de a elabora niște documente și planșe în mare viteză fără a avea la bază studii geotehnice conforme.

În ce mă privește, în data de 14 iulie, am fost chemat la serviciul personal al CNAIR pentru a mi se înmâna o decizie semnată de domnul director general adjunct, Gabriel Budescu, în care în baza unui document raport al direcției tehnice, mi s-a pus în vedere că din 15.07.2021, adică din ziua următoare, fiind în perioada de probă, îmi încetează contractul de muncă la CNAIR. Astfel, la 60 de ani, cu o lună înainte de a împlini 35 de ani de vechime, vechime minimă pentru a putea beneficia de măcar o pensie anticipată, am fost lăsat pe drumuri din motive pe care nu le cunosc nici în momentul de față, deoarece nu mi s-a dat o copie a raportului care a stat la baza acestei decizii care, printre altele, îmi compromite și îmi discreditează cariera profesională.

Am cerut o audiență la dl. ministru Drula înregistrată la MTI cu nr-ul 29183 din 16.07.2021 și am făcut și solicitări atât verbal, cât și în scris către CNAIR pentru a mi se pune la dispoziție copia raportului direcției tehnice prin care s-ar justifica încetarea contractului de muncă. La solicitările verbale am primit un răspuns negativ. La celelalte solicitări scrise, până în momentul de față, nu am primit nici un răspuns. Constat astfel cu surprindere, că pe experiența profesională nu se mai pune prea mult preț. De asemenea, țin să menționez că domeniul de consolidări de terasamente rutiere în cadrul CNAIR nu este acoperit prin nici un specialist, din câte știu, și mai ales de cineva având experiența mea în domeniu. Nu cred că este nevoie să vă mai precizez cât de important este acest domeniu în ceea ce privește



integritatea drumurilor.

De asemenea, nu știu dacă sunt foarte mulți cu funcții de conducere în CNAIR care au dat concursuri pentru posturile respective. Și dacă ar fi dat examene, mă gândesc cine ar fi elaborat subiectele, din ce persoane ar fi fost constituite comisiile de examinare și la câți șefi și directori li s-au întrerupt contractele de muncă în perioada de probă, după ce au câștigat prin concurs postul respectiv.

Doresc să mai precizez cu privire la condițiile de muncă puse la dispoziție de această companie națională, că nu am beneficiat nici măcar de un calculator vechi ca să pot să-mi desfășor activitatea în mod normal, astfel încât m-am simțit obligat să iau un laptop vechi neperformant de acasă și să lucrez cum s-a putut cu acesta cele 3 luni de probă minus 2 săptămâni de CM pentru faptul că am fost bolnav de COVID.

Pentru a evita orice fel de neînțelegeri vreau să vă precizez că nu am nici o pretenție de la CNAIR. Vreau doar ca opinia publică să fie informată cu privire

la cine și în ce fel se ocupă în acest moment de destinele infrastructurii rutiere din România. Eu consider că este și mai neadecvată situația decât cea de dinainte, adică începând din 1990 încoace.

Cu rugămintea de a analiza și mediatiza situația în care mă aflu, Cu deosebită stimă, Alexandru Hoffman, inginer constructor CFDP, specializat în Consolidări de Terasamente, vechime profesională de 35 de ani".

Am cerut, printr-o adresă oficială și punctul de vedere al CNAIR:

"Către CNAIR SA

În atenția doamnei Mariana Ioniță, Stimată doamnă Mariana Ioniță, Vă rugăm să ne sprijiniți cu informații pentru realizarea unui articol despre aspecte ce vizează angajările din CNAIR, care urmează să fie publicat în revista TIR Magazin și pe site-ul TIRMagazin.ro.

În acest sens, am formulat o serie de întrebări, care ne-ar ajuta să ne completăm documentarea jurnalistică:

1) Care sunt motivele pentru care inginerului Alexandru Hoffman i-a fost întreruptă perioada de probă și nu a fost angajat în CNAIR?

2) De ce nu i s-au comunicat domnului Hoffman motivele pentru care i s-a refuzat angajarea definitivă?

3) Este actuala campanie CNAIR de angajări de personal tehnic una care are ca scop creșterea calității forței de muncă din companie sau doar un pretext pentru a aduce în companie, pe criterii clientelare, diverse persoane?

4) Câți dintre angajații cu funcții de conducere în CNAIR au dat concursuri pentru posturile pe care le ocupă și câți au fost numiți pe criterii politice? Rugămintea noastră este să ne trimiteți răspunsul prin email, până luni, 16 august 2021, dată la care noi încheiem ediția."

Până la data publicării acestui articol, nu am primit niciun punct de vedere din partea CNAIR. Îl vom publica în momentul în care acesta va ajunge la noi.



ȘOFERI DE CAMION, ACHITAȚI DE INSTANȚĂ DUPĂ CE AU PROVOCAT ACCIDENTE MORTALE

Mai mulți șoferi de camion, declarați vinovați la prima vedere, au scăpat fără pedeapsă în urma unor accidente rutiere cu victime.

Un șofer de camion, condamnat în primă instanță, de Judecătoria Marghita, la doi ani de închisoare cu suspendare, pentru un accident mortal produs în octombrie 2013, a fost în final declarat nevinovat de Curtea de Apel Oradea.

Judecătorii Curții de Apel Oradea au pronunțat recent sentința finală într-un dosar de ucidere din culpă în care a fost trimis în judecată un șofer de camion acuzat că a provocat un accident mortal, în 2013.

Accidentul a avut loc în seara zilei de 10 octombrie 2013. Un Hyundai Elantra, în care se aflau șoferul, soția acestuia și un bărbat, se îndrepta dinspre Oradea spre Carei. Din sens opus circula un camion Volvo, în spatele căruia se afla un alt camion, DAF. Cele două camioane erau încărcate cu sfeclă de zahăr.

Impactul

La un moment dat, la ieșirea din localitatea Valea lui Mihai, șoferul mașinii Hyundai a observat (conform propriilor declarații) că unul dintre camioane depășea axul drumului, intrând pe banda sa de mers și a virat înspre dreapta, pentru a evita coliziunea. Roțile

din dreapta ale mașinii au ieșit pe acostamentul de pe marginea drumului pe sensul său de mers. În acel moment șoferul mașinii Hyundai Elantra a virat la stânga pentru a reentra pe șosea, dar mașina a intrat în derapare. Șoferul din Hyundai a declarat că a încercat să stabilizeze mașina prin mai multe manevre de virare a volanului dreapta – stânga, stânga – dreapta, pe sensul său de mers, dar nu a putut redresa mașina, care s-a izbit de camionul DAF care venea din sens opus.

În urma impactului, mașina a revenit pe sensul său de mers și s-a răsturnat într-un șanț de pe marginea drumului, târându-se, cu roțile în sus, încă 17 metri. În urma accidentului, soția șoferului a murit.

Ancheta și condamnarea din primă instanță

În urma anchetei, procurorii l-au considerat vinovat de producerea accidentului pe șoferul camionului DAF. Acesta a fost trimis în judecată pentru ucidere din culpă, procurorii susținând că accidentul s-a produs din cauza șoferului de camion, care a intrat, cu aproximativ un metru, pe contrasens.

Șoferul nu a recunoscut acuzațiile,

susținând că a circulat pe sensul său de mers, iar șoferul mașinii mici a pierdut controlul volanului, intrând pur și simplu în el. Judecătoria Marghita l-a condamnat, însă, pe șoferul de camion la doi ani de închisoare cu suspendare, stabilind că șoferul camionului a circulat, parțial, cu aproximativ un metru, pe contrasens.

Achitarea definitivă

Sentința Judecătoriei Marghita a fost atacată cu apel la Curtea de Apel Oradea, iar judecătorii de aici l-au declarat nevinovat pe șoferul de camion, susținând că expertul care a realizat expertiza din dosar „nu a putut constata faptul că ansamblurile tractoare (Volvo și respectiv Daf) care circulau una în spatele celeilalte au pătruns parțial pe sensul de mers al autoturismului Hyundai și în consecință, nici dacă a fost afectat culoarul de trecere al autoturismului Hyundai”.

„De asemenea expertul explică tot logic dar și științific, motivul pentru care majoritatea cioburilor rezultate din avariile suferite de vehiculele implicate în accident, se aflau pe sensul de mers al autoturismului Hyundai, și anume, aceste fragmente de plastic, având o masă

inertțială redusă, nu au cum să cadă exact în locul în care s-a produs primul contact între autovehicule, ci numai după ce autovehiculele au ieșit din coliziune.

Prin urmare, este normal ca fragmentele de plastic să urmeze direcția în care s-a deplasat autoturismul Hyundai după impact, astfel încât trebuie să existe un anumit spațiu între locul impactului și locul unde au căzut aceste fragmente”, se mai arată în sentința Curții de Apel Oradea, care este definitivă.

Judecătoria a mai arătat că starea de pericol s-a declanșat în momentul în care șoferul autoturismului Hyundai, care circula cu o viteză mare, a pierdut controlul asupra direcției de mers, făcând mai multe schimbări bruște a direcției dreapta/stânga, după ce a trecut pe lângă camionul Volvo. „De remarcat că instanța nu a fost sesizată cu acest prim incident, astfel trebuie să ne raportăm la momentul coliziunii, însă fără a pierde din vedere deplasarea necontrolată a autoturismului Hyundai din momentele imediat anterioare impactului”, au mai arătat judecătorii.

A frânat din instinct

Curtea de Apel Oradea a mai arătat că șoferul camionului DAF nu era în măsură să evite impactul, având în vedere că „autoturismul Hyundai circula haotic pe șosea, în zona axului drumului sau chiar pe contrasens, pe timp de noapte și cu o viteză foarte mare, fără să folosească frâna (nefiind urme de pneuri pe carosabil)”.

„Corelativ, în situația în care martorul S.T. (n.a. șoferul mașinii mici) ar fi condus autoturismul cu o viteză adaptată la condițiile de drum și acționa prudent, în sensul de a păstra partea dreaptă a sensului său de deplasare, impactul dintre

cele două autovehicule nu s-ar fi produs (exista suficient spațiu pentru a evita impactul chiar în situația în care ansamblul condus de inculpat ar fi rulat parțial – max. 1 metru – pe contrasens).

De asemenea, faptul că inculpatul nu a acționat (instinctual) frâna, scoate în evidență că nu a perceput iminența unei stări de pericol. Chiar dacă subzistă un oarecare dubiu în ce privește pretinsa pătrundere parțială a celor două ansamble tractoare (Volvo și Daf) pe contrasens, acesta nu poate profita decât inculpatului, conform principiului in dubio pro reo”, a mai arătat Curtea de Apel Oradea, în sentința definitivă.

Salvat de „unghiul mort”

„Unul din factorii importanți pentru prevenirea accidentelor în cazul schimbării benzilor de circulație, îl reprezintă cunoașterea noțiunii de unghi mort. Asigurarea în oglinzile retrovizoare fără o asigurare în unghiul mort este incompletă. Majoritatea accidentelor care se produc la schimbarea benzii de circulație sunt cauzate de necunoașterea sau ignorarea asigurării în unghiul mort. Trebuie știut că, în cazul în care pe bandă din stânga sau din dreapta se află la foarte mică distanță un autovehicul, acesta se poate afla în zona lipsită de vizibilitate a oglinzilor (unghiul mort). Pentru a evita această situație periculoasă, pe lângă asigurarea în oglinzi, întoarcerea capului pentru asigurarea în zona unghiului mort, nu este numai necesară ci și obligatorie”, explică specialiștii.

Chiar dacă automarfarele de generație nouă au sisteme video care monitorizează „unghiul mort” o serie de accidente se produc pentru că „victima” ajunge într-o situație în care devine „invizibil” pentru șoferul de camion.

Nu a putut vedea femeia de pe trecerea de pietoni

Un șofer de camion care a lovit mortal o femeie a fost achitat. Victima se afla în „unghiul mort” au

decis judecătoria.

Accidentul a avut loc pe 25 mai 2017, în jurul orei 13.20, în dreptul refugiului de pietoni din stația de tramvai de pe strada Bacinschi din Iași.

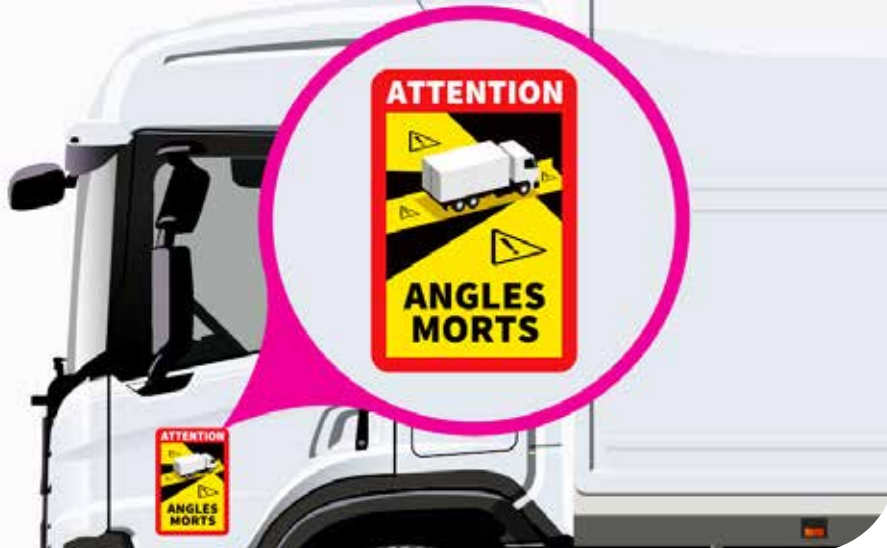
Pe banda 3, lângă refugiu, era oprit la semafor un camion, condus de Ionuț M. Acesta oprise chiar la limita benzilor albe care marchează trecerea de pietoni, la câțiva centimetri de aceasta. În dreapta lui, se afla un BMW, condus de O.P. Conform declarațiilor șoferului acestuia, când mai erau vreo două secunde de verde pentru pietoni, în traversare s-a angajat A.S., o bătrână în vârstă de 89 de ani. Până să se facă verde pentru mașini, femeia apucase să traverseze o singură bandă, aflându-se chiar în fața BMW-ului. Acesta a lăsat-o să treacă mai departe, crezând că și șoferul camionului o observase. Când femeia a ajuns pe banda 3, în dreptul camionului, șoferul BMW-ului a claxonat scurt, pentru a-l face atent pe șoferul camionului, după care a plecat. Ajuns în intersecția cu Străpungerea Silvestru, a apucat să vadă în oglinda retrovizoare că și camionul se deplasase, trecând peste bătrână cu roata stânga-față a capului tractor, iar apoi cu roțile din spatele semiremorci. Victima nu a avut nicio șansă de supraviețuire.

Procurorii cred că șoferul putea evita accidentul

Ionuț M. a fost trimis în judecată în iunie anul trecut, sub acuzația de ucidere din culpă, faptă pentru care legea prevede o pedeapsă de 2-7 ani de închisoare. La rândul lor, rudele victimei au cerut despăgubiri materiale de 25.000 lei și daune morale de 300.000 euro. Condițiile accidentului au reprezentat fondul dezbaterilor și a sentinței date de judecători.

Victima se afla practic în unghi mort față de șofer, care nu o putea observa stând pe scaun. Faptul se datora în principal opririi camionului chiar în dreptul trecerii. Dacă ar fi oprit la doi metri distanță, ar fi putut vedea orice persoană aflată pe





trecere, dar șoferul voise probabil să economisească o secundă sau două din timpul cursei.

„Inculpatul ar fi putut observa victima aflată în fața cabinei dacă, pentru asigurare, s-ar fi aplecat către înaintea sau dacă pe cabina capului tractor ar fi fost montată o oglindă în partea de sus, astfel încât să asigure vizibilitatea asupra panoului frontal și în imediata vecinătate a acestuia”, au spus procurorii. O minimă prudență ar fi permis evitarea accidentului.

Cum s-a apărut șoferul

În cursul audierilor, Ionuț M. a afirmat că, într-adevăr, nu o observase pe bătrână. S-a asigurat înainte de a pleca de pe loc, dar nu s-a aplecat spre geam, în față, pentru a elimina unghiul mort. A auzit claxonul BMW-ului, dar a considerat că provenea de la vreun șofer care îl atenționa să plece mai repede. Fusesse instruit să lase o distanță mai mare față de trecerea de pietoni, dar culoarea galbenă a semaforului îl surprinsese când se afla în imediata apropiere a zebrei. Nu mai avea timp să traverseze intersecția cu Silvestru, așa că a oprit chiar lângă trecere.

În analiza cazului, judecătorii au adăugat la elementele din rechizitoriu o remarcă proprie: camionul nu a plecat de pe loc imediat după ce semaforul se făcuse verde pentru mașini, ci la câteva secunde după aceasta. „Dacă martorul O.P. a așteptat el însuși câteva secunde pentru ca victima să treacă prin dreptul său, semaforul pentru autoturisme fiind deja verde, înseamnă că și inculpatul a așteptat aceleași secunde, la care se adaugă alte câteva secunde, necesare pentru deplasarea prin dreptul

autovehiculului inculpatului, până când victima a ajuns în partea stângă”, au spus magistrații. A fost observația care a decis concluzia finală: „Nu se poate reține în sarcina inculpatului încălcarea vreunei norme de drept sau a vreunei măsuri de prevedere, iar producerea accidentului a fost determinată de încălcarea de către pieton a regulilor de circulație”.

Cum au motivat sentința judecătorii

Judecătorii au constatat că șoferul camionului a respectat regulile de circulație și semnificația semnalului luminos al semaforului. Claxonul, prin care O.P. încercase să-l atenționeze nu reprezintă un „semnal sonor” în sensul legii, deci Ionuț M. nu putea fi ținut să-i înțeleagă semnificația. Nicio normă legală nu fusese încălcată la plecarea de pe loc, întrucât șoferul se asigurase. Judecătorii au subliniat că nu există nicio normă legală care să impună montarea de oglinzi pentru unghiul mort. Legea nu prevede nici menținerea unei anumite distanțe minime față de trecerea de pietoni, pentru a se elimina unghiul mort. Magistrații au respins și susținerile avocatului părților civile, care adusesse în discuție cazierul auto al șoferului și contravențiile săvârșite anterior, considerându-le irelevante pentru cauză.

„A.S. trebuia și putea să ia în considerare faptul că viteza ei de deplasare nu îi permitea să parcurgă distanța de 10,60 metri, banda de circulație nr. 1 – 3,50 metri, banda de circulație nr. 2 – 3,50 metri, banda de circulație nr. 3 – 3,60 metri, într-un timp de două secunde pentru a ajunge la refugiul stației de tramvai, astfel

că aceasta trebuia să acționeze cu diligență și să se oprească, așteptând următorul semnal de culoare verde al semaforului electric destinat pietonilor care să îi permită trecerea”, au conchis magistrații Judecătoriei, care au dispus achitarea. Procurorii și rudele victimei au atacat sentința la instanța superioară. Curtea de Apel urmează să reanalizeze cazul la sfârșitul lunii octombrie, după vacanța judecătorească.

Unghiul mort, obligatoriu pe camioane

De la 1 ianuarie 2021, toate vehiculele grele care circulă în zonele urbane din Franța trebuie să aibă mesajele cu privire la unghiul mort aplicate. Noua reglementare este valabilă atât pentru vehiculele de transport marfă de peste 3,5 tone, cât și pentru cele care transportă persoane.

„Unghi mort” este mesajul afișat pe autocolantele care își vor face obligatoriu apariția pe camioanele care circulă pe drumurile publice din Franța, în zonele urbane. Astfel, ceilalți șoferi, dar și participanții vulnerabili la trafic, cum ar fi bicicliștii și pietonii, vor fi avertizați că nu sunt văzuți într-o anumită poziție, în timp ce rulează în dreptul unui astfel de vehicul.

Regulile pentru aplicarea de autocolante pe camioane

Dimensiunea autocolantelor este de 25 x 17 centimetri. Acestea trebuie să fie vizibile din părțile laterale, dar și din spatele vehiculelor. Cele amplasate în spate trebuie să se regăsească la o distanță cuprinsă între 0,9 și 1,5 metri de sol. Cele de pe părțile laterale trebuie să apară în primul metru din față, cu excepția suprafețelor vitrate, la aceeași distanță de sol. Autocolantele trebuie să fie rezistente la razele UV și să nu se deterioreze în timp. Mai mult, este obligatoriu ca acestea să fie reflectorizante, pentru a putea fi observate și în condiții de vizibilitate redusă.



ZECI DE MORTI PE DRUMURILE ROMÂNIEI ÎNTR-UN WEEKEND. CUM S-A AJUNS AICI

În weekend-ul 23-25 iulie 2021 a fost consemnat recordul de decese pe drumurile din România.

Luni, 26 iulie, Poliția a anunțat bilanțul tragic:

„În acest sfârșit de săptămână, pompierii au gestionat 4.347 de intervenții în situații de urgență. Majoritatea dintre acestea a constat în asistență medicală de urgență, echipajele SMURD acționând pentru acordarea măsurilor de prim ajutor pentru 3.569 de persoane aflate în dificultate. În afara acestor situații, salvatorii au intervenit pentru stingerea a 343 de incendii, precum și în alte 496 de intervenții, în sprijinul comunităților, cum ar fi deblocare persoane sau animale, distrugere muniție neexplodată etc”, a transmis, luni, 26 iulie, IGSU. Sursa citată a precizat că echipajele de descarcerare au fost solicitate să intervină în 17 cazuri, pentru extragerea victimelor din autoturismele implicate în accidente rutiere.

„În ciuda eforturilor salvatorilor, 24 de persoane și-au pierdut viața în ultimele 3 zile. Vineri, 9 persoane în județele Argeș, Iași, Neamț,

Olt și Sibiu, sâmbătă 5 persoane în județele Brașov și Covasna, duminică, 10 persoane în județele Bacău, Bihor și Sibiu”, a mai transmis IGSU.

24 de morți în 3 zile. Și în accidente de camion

Moartea a lovit nemilos în toate zonele și drumurile României. Trei persoane au murit în urma accidentului din județul Olt. Este vorba de un bărbat în vârstă de 61 de ani, o femeie de 60 de ani și un minor, de aproximativ 16 ani, toți aflându-se în autoturismul care s-a ciocnit frontal cu un camion.

„La sosirea echipajelor, toate cele trei persoane aflate în autoturism, au fost găsite încarcerate, în stop cardio-respirator. Pompierii au acționat pentru extragerea victimelor. Cele trei persoane, un bărbat, în vârstă de 61 de ani, o femeie, în vârstă 60 de ani și un minor, de aproximativ 16 ani, toți din Timișoara, prezentau leziuni incompatibile cu viața”, informează

ISU Olt.

Patru persoane au decedat, la 23 iulie 2021, în urma coliziunii între un autoturism și un camion, în municipiul Sibiu.

Cele patru persoane și-au pierdut viața vineri dimineața într-un accident produs pe Calea Șurii Mici. Cele patru victime, doi bărbați și două femei, nu erau din județul Sibiu.

Martorii au povestit cum au văzut ei evenimentul.

Aceștia spun că un Duster, înmatriculat în Prahova, ieșea de pe Calea Șurii Mici pentru a intra pe DN 7H, care face legătura dintre autostradă și DN1, zona Aeroportului. Acesta este un drum cu prioritate.

Se pare că șoferul Duster-ului nu a acordat prioritate camionului care venea dinspre aeroport. Cele două mașini s-au ciocnit, iar Duster-ul a fost proiectat într-un alt SUV care circula dinspre Ocna Sibiului. În urma impactului doi bărbați și două femei care se aflau în Duster



au decedat.

Ansamblul rutier a fost condus de către un barbat în vârstă de 48 de ani, din Mediaș. Este vorba despre două cupluri. Șoferul avea 71 de ani, iar soția sa 69 de ani și erau din județul Prahova, acolo unde era înmatriculată și mașina în care se aflau. Celălalt bărbat avea 64 de ani, soția sa 63 de ani și erau din județul Brașov.

Bode cinic: stăm mai bine ca acum doi ani

Ministrul de Interne, Lucian Bode, a identificat cauzele care au dus la aceste accidente. „Dacă ne uităm pe o statistică, din nefericire, România se află în topul clasamentului european la numărul de persoane decedate în accidente rutiere. Dar raportându-ne la anul 2019, pentru că anul 2020 a fost un an atipic, am avut 8.125 de răniți grav. Dacă ne raportăm la semestrul 1 din 2021 - 1.667, deci pe șase luni de zile, numărul accidentelor grave și al persoanelor decedate și răniților grav a scăzut în raport cu 2019, raportându-ne la cele șase luni din 2021”, a spus Bode.

El a vorbit și despre principalele cauze care duc la accidente.

„Am identificat 5 principale cauze care duc la accidente rutiere – și am identificat și soluții la eliminarea acestor cauze: indisciplina pietonilor, viteza, indisciplina biciclistilor,

neacordarea de prioritate la trecerea a pietonilor și neacordarea priorității de trecere a vehiculelor”, a spus Bode.

300 de morți de la începutul anului

Conform unui raport al Poliției Române, la nivel național, în perioada 01.01 - 15.03.2021, s-au înregistrat 774 de accidente grave de circulație (cu 598 mai puține față de perioada similară a anului trecut), în urma cărora 290 de persoane au decedat (cu 21 mai puține față de perioada similară a anului trecut) și 587 au fost rănite grav (cu 674 mai puține față de perioada similară a anului trecut).

În anul 2020, la nivel național, s-au înregistrat 6.273 de accidente grave, în urma cărora 1.646 de persoane au decedat și 5.484 au fost rănite grav.

„Față de anul 2019, au scăzut toți indicatorii, respectiv: -2.369 de accidente grave (-27,4%), -218 de persoane decedate (-11,7%) și -2.641 de persoane rănite grav (-32,5%)”, a mai transmis Poliția Română.

De asemenea, la nivel național au loc, anual, mii de accidente rutiere. Un raport publicat de Poliție arată că în 2019 s-au produs 8.642 de accidente rutiere, soldate cu 1.864 de decese și 8125 răniți grav.

Principalele cauze ale accidentelor grave

Conform raportului poliției, în anul 2020, principalele cauze ale accidentelor rutiere au fost:

1. Viteză neadaptată la condițiile de drum;
2. Traversare neregulamentară pietoni;
3. Abateri ale biciclistilor;
4. Neacordare prioritate pietoni.

Nimic despre autostrăzi

Mai există o statistică ignorată de ministrul Bode. România este ultima țară din Europa la numărul de kilometri raportat la populație. Și singura țară care nu are o șosea de centură pe lângă capitală. România are doar 910 kilometri de autostradă.

Campioana Europei la capitolul șosele de mare viteză este Spania (peste 17.000 de kilometri), urmată de Germania (peste 13.000 kilometri) și Franța (11.600 kilometri).

„Avem 912 km în prezent. Se vor finaliza 40 km pe Craiova – Pitești, varianta de ocolire Balș Slatina. Se finalizează și varianta de ocolire Satu Mare, și o menționez la autostrăzi și drumuri expres pentru că 12 km din acest drum intră la drum expres. Mai avem un proiect în sudul țării, la intrarea din Bulgaria, din vama Giurgiu, va fi un drum nou, expres, de 6 kilometri, realizat din

beton”, estimează ministrul Drulă.

Cum arată teribilistul de pe șosele

Un psiholog a întocmit portretul robot al șoferilor care, încălcând regulile elementare de circulație, produc cele mai multe accidente rutiere. În opinia psihologului Eduard Puiu, este vorba despre oameni care se cred superiori celorlalți, care nu conștientizează riscurile la care se supun.

„Sunt oameni dependenți de adrenalină și atunci viteza combinată cu muzica dată foarte tare în mașină creează un soi de adicție. Sunt oameni care au altfel de deprinderi la volan și anume de a depăși foarte mult, de a se băga în fața altora în așa fel încât să-și testeze aceste capacități, dar capacitatea lor de a conștientiza riscul este foarte redusă”, a declarat Eduard Puiu.

De asemenea, numărul mare de accidente de pe drumurile publice din România este explicat prin lipsa de maturitate emoțională, teribilismul, inconștiența și dependența de adrenalină a multora dintre șoferi.

Mai mulți specialiști în conducere defensivă au analizat comportamentul unor conducători auto în trafic. Este vorba despre cei care încalcă, în mod obișnuit, regulile de circulație și care sunt



predispuși la comiterea unor accidente rutiere.

Un alt expert în psihologie: „imatur emoțional”

Emil Răzvan Gătej este doctor în psihologie, specialist în siguranță rutieră și în conducere defensivă. Acesta a descris tipul de șofer predispus la încălcarea regulilor de circulație care pune viața celorlalți în pericol, fără să-și dea seama de ceea ce face.

„Este imatur emoțional, se joacă, are impresia că (,) condusul este o joacă și că el trebuie să ajungă primul. Avem foarte mari probleme în zona aceasta, nu se pune în locul celuilalt, nu se gândește că cel care iese de pe o bandă ar avea nevoie și el să se înscrie în trafic. Este un șofer care nu suportă să fie învins, pe fondul imaturității emoționale, este orgolios. Este agresiv, altă caracteristică psihologică”, a explicat doctorul în psihologie, conform aceleiași surse.

Alte accidente mortale cu automarfare

19 aprilie 2021 - Două persoane au murit în urma unui accident produs pe DN7, la Călimănești, între un autoturism și un camion. Potrivit reprezentanților IPJ Vâlcea, un autoturism înmatriculat în Cluj, ce se deplasa pe sensul de mers Sibiu - Vâlcea, a intrat în coliziune cu un autocamion ce se deplasa din sensul opus.

În autoturism se aflau un bărbat de 53 de ani (șoferul mașinii) și o femeie în vârstă de 58 de ani (pasageră), care au rămas blocați în mașină în urma impactului. Autocamionul era condus de un cetățean bulgar, care a fost testat cu etilotestul, rezultatul indicând că nu consumase alcool.

29 septembrie - Două persoane au murit și alte cinci au fost rănite în urma unui accident rutier în care au fost implicate un camion, un autobuz și un microbuz pe DN 28 (DE 583) Iași - Târgu Frumos, în zona localității Lețcani, fiind activat planul roșu de intervenție.

Un camion cu volan pe dreapta nu s-a asigurat la intrarea pe DN 28 și a intrat într-un autobuz care circula regulamentar spre Târgu Frumos. Mașina de călători s-a învârtit de câteva ori și a lovit duba de culoare albastră.

Au fost trimise două autospeciale transport victime multiple, trei autospeciale de prim-ajutor medical, o autospecială de terapie intensivă cu medic, un echipaj de descarcerare, o autospecială de stingere cu descarcerare.





ÎNCEPE MODERNIZAREA CENTURII BUCUREȘTI, ÎNTRE A1 ȘI GIURGIU

Mai multe companii și asocieri de constructori din Turcia, România sau Italia au depus oferte pentru proiectarea și execuția lărgirii Șoselei de Centură București, pentru cei circa 15,5 km dintre Autostrada spre Pitești și DN5 (Giurgiu).

Contractele pe cele două loturi vizate au o valoare estimată de circa 800 de milioane de lei și un termen de 12 luni pentru proiectare și 24 de luni pentru execuție. Această porțiune este vitală pentru șoferii de camion deoarece face legătura între Autostrada București – Pitești și DN 5, care asigură ieșirea din România spre Bulgaria prin Giurgiu. În acest moment, bucata de Centură are o bandă pe sens, are gropi sau asfaltul mâncat ori vălurit.

Ce zice CNAIR

„Pe 26.07.2021, a avut loc depunerea ofertelor pentru procedura de atribuire a contractului proiectare și execuție „Lărgire la 4 benzi a centurii rutiere a Municipiului București Sud între AI (km 55+520) și DN 5 (km 40+000)”.
Lot 1: Lărgire la 4 benzi a centurii rutiere a Municipiului București Sud între AI (km 55+520) și km 54+700 inclusiv parcare de lungă durată de la km 54+765
Lot 2: Lărgire la 4 benzi a centurii

rutiere a Municipiului București Sud între km 54+700 și DN5 (km 40+000).”, a anunțat CNAIR. Contractele pe cele două loturi au o valoare de 800 de milioane de lei și un termen de 12 luni pentru proiectare și 24 de luni pentru execuție.

Obiectivul de investiție conține următoarele principale lucrări, potrivit CNAIR:

- Intersecția Centura București, km 40 + 550, existent – DN5 (Giurgiu) – realizarea unui nod rutier amenajat pe 3 nivele care conține pasajul subteran existent pe DN5; amenajare bretele de viraj la dreapta și sensuri giratorii; pasaj supratran pe Centura București amenajat la 4 benzi.
- Intersecție Centura București, km 44+700, existent – DC18 (Măgurele) – realizarea unui nod rutier amenajat pe 3 nivele care conține pasajul subteran pe Centura București, amenajare bretele de viraj la dreapta și sensuri giratorii; pasaj supratran pe DC18.

- Intersecție Centura București, km 47+040, existent – DC20 (Vârteju) și Cazarma Măgurele, km 46+040, care presupune realizarea unui sens giratoriu.

- Intersecție Centura București, km 49+000, existent – DN6 (Alexandria) - realizarea unui nod rutier amenajat pe 3 nivele care conține pasajul subteran pe Centura București, amenajare bretele de viraj la dreapta și sensuri giratorii și pasaj supratran existent pe DN6.

Conform datelor din SEAP, valoarea totală estimată pentru cele două loturi este de circa 796 milioane de lei. Data limită de depunere a ofertelor este 04 martie 2021.

Durata contractului pentru Lotul 1 este de 79 luni și cuprinde: 9 luni perioada de proiectare, 10 luni perioada de execuție a lucrărilor și 60 de luni perioada de garanție a lucrărilor.

Durata contractului pentru Lotul 2 este de 96 luni și cuprinde: 12 luni perioada de proiectare, 24 luni perioada de execuție a lucrărilor și



60 de luni perioada de garanție a lucrărilor.

Cum va arăta Centura

Conform datelor din caietul de sarcini, Șoseaua de Centură va fi modernizată la patru benzi după următorul profil:

- Lățimea platformei: 17,9 m;
- Lățimea platformei carosabile: 4 X 3,5m;
- Lățimea zonei mediane: 1,6m;
- Efect optic de bordură: 2 x 0,4m;
- Trotuar partea stângă: 1,5m.

Pe lângă lărgirea șoselei și realizarea unei parcări de lungă durată, proiectul prevede practic realizarea a trei intersecții denivelate prin coborârea centurii cu patru benzi pe sub giratorii la nivel realizate la intersecțiile cu DN6 (Bragadiru), DN5 (Giurgiu) și DC18 (Măgurele). Intersecția DNCB cu DN6: Intersecție Centura București, km 49+000, – DN6 (Alexandria) - realizarea unui nod rutier amenajat pe 3 nivele care conține pasajul subteran pe Centura București, amenajare bretele de viraj la dreapta și sensuri giratorii și pasaj supratran existent pe DN6.

Se mai lucrează la Pasaje

Șoseaua de Centură a Capitalei are lungimea de 70 km și nu a fost modernizată decât în partea de nord. Pe 40 de kilometri de pe

Centura Capitalei se circulă pe o singură bandă.

Ministerul Transporturilor modernizează 11 kilometri între DN2 (ieșirea din Voluntari) și Autostrada Soarelui. În sud, se modernizează, în ritm bun, pasajele peste Centura București, locuri unde apar ambuteiaje, în ambele sensuri, în multe momente ale zilei.

Modernizarea pasajelor a început tot cu întârziere, în 2020. Emblematică este întârzierea de 18 luni de la Pasajul Mogoșoaia pentru că trei instituții ale statului, controlate de același partid nu au eliberat la timp autorizații.

Contractul pentru proiectarea și execuția Pasajului Mogoșoaia a fost semnat în octombrie 2018. El fusese atribuit companiei Strabag în august 2018. De atunci și până în aprilie 2020, timp de aproape doi ani constructorul nu a putut demara lucrările pentru că statul nu i-a pus la dispoziție toate avizele. Avizele lipsă trebuiau eliberate de Ministerul Mediului și de două companii de utilități.

În acest moment, lucrările la Pasajul Mogoșoaia au depășit 50% și se speră în deschiderea lui în acest an.

Pasajul Domnești este primul pasaj de tip giratoriu suspendat care va fi finalizat pe Centura Capitalei. Secretarul de stat

Irinel Ionel Scrișteanu a anunțat că a fost finalizat procesul de montare a grinzilor principale, a celor secundare și a elementelor intermediare la rampa de urcare dinspre Domnești, cât și la cea de coborâre spre Domnești. Stadiu – 33%. Deschidere 2021.

Pasaj Berceni. Ministerul Transporturilor a emis în iunie 2020 autorizația de construire pentru Pasajul Berceni de pe Centura Capitalei. Lucrările sunt executate în zona intersecției dintre drumul de centură al Municipiului București – DNCB și drumul județean – DJ 401 (șoseaua Berceni). Obiectivul face parte din rețeaua rutieră TEN-T, iar termenul de execuție a lucrărilor este de 24 de luni. Zilele trecute au fost montate în total 33 de grinzi pe trei rampe: rampa de coborâre spre Popești – Leordeni, rampa de urcare spre Jilaba și rampa spre și dinspre Berceni. Stadiu 20%. Deschidere 2021.

Pasaj Olteniței. Potrivit monitorizării Companiei Naționale de Administrarea a Infrastructurii Rutiere, lucrările la „amenajarea nod Rutier Olteniței” se află în stadiu de 22%, iar plata lucrărilor este de 32%. Lucrările vor fi finalizate în septembrie 2022.



SE LUCREAZĂ PE 50 DE KM DIN AUTOSTRADA NORD DE CENTURĂ BUCUREȘTI

București este singura capitală a unui stat membru al Uniunii Europene care nu are o autostradă de centură.

Ministerul Transporturilor construiește un drum de mare viteză, de la zero, intitulat Autostrada de Centură a Bucureștiului și construiește pasaje pe actuala Variantă ocolitoare a Capitalei. Autostrada de Centură (A0) va avea 102 kilometri. A fost desemnat, surprinzător, abia al nouălea cel mai important proiect de infrastructură rutieră în Master Planul pentru Transporturi.

În acest moment, loturile din zona sud au fost licitate și se află în diverse stadii de execuție.

Sudul a plecat mai bine

Segmentul Sud al autostrăzii A0 este împărțit în trei loturi, pentru care au fost anunțați câștigătorii licitațiilor în aprilie-mai 2019:

Lotul 1, A2 - CF902 (Jilava), 16,3km, câștigător Alsim Alarko Sanayi Tesisleri ve Ticaret AŞ, preț 830.679.662,15 lei fără TVA. Contract semnat în august 2019. Stadiu lucrări: 17%.

Lotul 2, CF902 (Jilava) - DN6, 17,0km, câștigător Alsim Alarko Sanayi Tesisleri ve Ticaret AŞ, preț 750.849.942,12 lei fără TVA. Contract semnat. Stadiu lucrări: 4%.

Lotul 3, DN6 - A1, 17,5km, câștigător



asocierea Aktor SA - Euro Construct Trading SRL, preț de 853.422.022,52 lei fără TVA, termen de execuție 42 de luni. Contract semnat. Stadiu lucrări: 1% A0 va fi destinată traficului greu de mărfuri, dar și tuturor acelor aflați în tranzit.

În acest fel, Centura Bucureștiului va

fi „eliberată” și folosită de locuitorii suburbiilor, navetiști, firme de curierat și logistică.

Un nou câștigător și în nord

În zona de nord, autostrada a fost, împărțită în patru tronsoane de sub 20 de kilometri fiecare. Luna trecută a fost



anunțat ultimul câștigător.

„În urma reevaluării ofertelor conform deciziilor CNSC și Curții de Apel București, CNAIR a transmis vineri, 25.06.2021, adresele de comunicare a rezultatului procedurii de atribuire a contractului pentru Proiectare și Execuție - Autostrada de Centură București, Sector Centura Nord, lot 3: km 39 – km 47, în lungime de 8,6 km. (lot 3)

Ofertantul desemnat câștigător este IC Ictas Insaat Sanayi Ticaret, cu prețul de 413.665.346,64 lei fără TVA.

Durata contractului este de 30 de luni, din care 12 luni perioada de proiectare și 18 luni perioada de execuție a lucrărilor. Perioada de garanție a lucrărilor este de 10 ani.

În cadrul contractului, viitorul antreprenor va realiza mai multe lucrări de artă, incluzând 7 pasaje, două dintre acestea având lungimi de 318,30 m și respectiv 466,50 m. Semnarea contractului de achiziție publică va fi posibilă după expirarea perioadei de depunere a eventualelor contestații și respectiv după soluționarea contestațiilor/ plângerilor formulate în cadrul procedurii de atribuire”, a anunțat CNAIR.

Contestații la contestații

Și în cazul depunerii unor contestații și a unui termen de 6 luni pentru rezolvarea lor, pe prima porțiune din partea de nord a Autostrăzii de Centură București s-ar putea circula în 2024.

De altfel, câștigătorii inițiali ai lucrărilor, turcii de la Nurol, au depus contestație pe 5 iulie la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor (CNSC). Ei solicită să fie anulat raportul procedurii prin care oferta lor a fost clasată pe locul al doilea, iar cea a rivalilor de la Ictas a fost declarată câștigătoare.

Reprezentanții Nurol susțin că oferta Ictas a fost declarată admisibilă „în mod nelegal”. Turcii de la Nurol mai sunt prezenți în România pe Autostrada Transilvania (A3), unde au început mobilizarea pe lotul Nușfalău – Suplacu de Barcău.

Segmentul Nord al autostrăzii A0 este împărțit în patru loturi:

Lotul 1, DJ601 - DN1 (Corbeanca), 17,5km, câștigător Nurol Insaat Ve Ticaret AŞ, preț: 746.763.568,57 lei fără TVA. Durata: 12 luni pentru proiectare, 22 de luni pentru construcție. Contract în curs de semnare.

Lotul 2, DN1 (Corbeanca) - DN2 (Afumați), 19,0km, în execuție, câștigător: asocierea SA&PE Construct SRL - Spedition UMB SRL - Tehnostrade SRL, preț: 831.920.653,34 fără TVA, durata de proiectare: 12 luni, durata construcție: 22 luni. Contract semnat în mai 2021.

Lotul 3, DN2 (Afumați) - DN3 (Cernica),

8,6km, în licitare. Constructor selectat: Ictas Insaat Ve Ticaret, preț 413.665.346,64 lei fără TVA, durata de proiectare: 12 luni, durata de execuție: 18 luni.

Lotul 4, DN3 (Cernica) - A2, 4,5km, câștigător Asocierea SĂ&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.

Ce promite Drulă

„Avem lucrări ample pentru prima dată, poate, după Revoluție, adică aveam această Autostradă 0, al doilea ring, în care avem contracte full, pe sud, pe semicercul sudic. Pe două treimi din semicercul sudic se și lucrează cu o firmă turcă, lucrează destul de bine. Planul anunțat rămâne în picioare: pe semi-inelul sudic al A0 vom putea circula din 2023, iar pe cei circa 100 de km ai întregii autostrăzi de centură, în 2024”, a spus ministrul Transporturilor.



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**



TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII



**IOAN DOMNARIU,
DIRECTOR GENERAL
TOTAL NSA**



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

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