ZIUA CARGO

revistă GRATUITĂ decembrie 2010 numărul 12 (23)

Un camion pentru 74 tone de buşteni

STATISTICI 2010 - căderea a continuat

AHEAD IN INTERNATIONAL LOGISTICS
GROEP H.ESSERS
www.essers.ro
email: info.ro@essers.com
Offered services: international / national transport • intermodal • logistics • warehousing • customs • national distribution
BUCHAREST
Prologis Park Bucharest A1
Str. DC147,087150 Jilta,jud Giurgiu
Telephone: + 40 (0)21- 369 70 39
FAX: + 40 (0)21- 369 70 33
SIBIU
Park Industrial Sura Mica
Str. Garii nr. 5-7
Telephone: + 40 (0)269- 577 380
FAX: + 40 (0)269- 577 219
ORADEA
Soseaua Borsului Nr. 40
410605 Oradea, jud. Bihor
Telephone: + 40 (0)259 - 470 026
FAX: + 40 (0)259 - 476 808
ORADEA BUCHAREST SIBIU ROMAN TIMISOARA

DIESELpoint
by OSCAR Downstream
Reducerea costurilor prin reducerea pierderilor.
Tel.: (021) 318 26 22 / 24 • Fax: (021) 318 26 25
email: office@dieselpoint.ro • www.dieselpoint.ro

OSCAR
Downstream
Soarele măsoară în diametru
0,66067 OD.
1 OD = 2.120.000 km.
Cât a parcurs forța noastră de vânzări.
Tel.: (021) 318 26 22 / 24 • Fax: (021) 318 26 25
email: office@oscars.ro • www.oscars.ro

EXPERIMENTEAZĂ
FACTORUL X
Noi, la Volvo, am fost deschizători de drumuri de mai bine de 80 de ani. Am învățat mult chiar de la cel mai bun constructor de excavatoare, încărcătoare și camioane articulate de șantier - Volvo Construction Equipment.
Toată această experiență este înglobată în noul și robustul FMX. Un camion care dispune de un lanț cinematic extrem de performant, cea mai bună transmisie din industrie - I-Shift, un șasiu înalt și robust și o siguranță fără egal în lume.
Toate acestea, împreună cu abilitățile tale de a conduce și cu extinsa noastră rețea de service, te vor face de neînvins. Asigură-te că ai de partea ta cel mai bun atu, care te va menține pe tine și afacerea ta în top pentru mulți ani.
Experimentează Factorul X acum pe www.volvofmx.com sau mai bine contactează-ți reprezentantul local Volvo Trucks!
Volvo Romania - Bd. Iuliu Maniu 646-648, sector 6, 061129 București, tel.: 021-202.96.30; e-mail: volvoromania@volvo.com Birouri regionale: Brașov - tel. 021-529 97 30 • Cluj (Gilău) - tel.: 0264-502.200 • Timișoara: tel.: 0256-227.070 • Bacău - 0234-551.162
NOUL VOLVO FMX
VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS
www.volvotrucks.ro
VOLVO

Director General
Mihai Pâlşu

ZIUA CARGO

Editor General
Meda Borcescu
meda.borcescu@ziuacargo.ro

Director Publicitate
Violeta Burlacu
violeta.burlacu@ziuacargo.ro
Tel.: 0726.910.277

Redactor Şef
Radu Borcescu
radu.borcescu@ziuacargo.ro
Membru
în Juriul Internaţional

European Transport Company of the Year

Corespondent internaţional
Raluca Mihăilescu
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

Redactori
Magda Severin
magda.severin@ziuacargo.ro
Alexandru Stoian
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Secretar General
de Redacţie
Cristina Tobescu
cristina.tobescu@ziuacargo.ro

DTP şi PRE-PRESS
Iuliana Constantinescu

Director Artistic
Mihaela Şchiopu

Tipar executat
la ROMPRINT

Revistă editată de
ZC Trans Logistics Media

Adresa redacţiei:
Bdul Timişoara nr. 92,
Sector 6, Bucureşti
Tel./fax: 021.444.00.96
Website:
www.ziuacargo.ro
ISSN 2069 - 069X

VALORILE răsturnate

În ultima vreme, tot mai mulți patroni de firme de transport îmi vorbesc despre corectitudine, despre moralitate în afaceri, despre concurență loială..., ca și cum acestea ar fi lucrurile cele mai importante, pe care ar trebui să le încurajăm, spre care ar trebui să ne îndreptăm. Și bineînțeles că au dreptate.

Este un lucru extraordinar faptul că oamenii români de afaceri nu se mai gândesc doar la scop, ci dau importanță și mijloacelor prin care câștigă banii.

Iar discuțiile au ajuns la un nivel foarte elevat, aplicate la realitățile din țara noastră. Sunt țintite cu precizie activitățile ilicite din transporturi și sunt găsite soluțiile optime din punct de vedere legislativ... Și toate acestea le fac transportatorii prin patronatele care îi reprezintă în comisiile de dialog social, care urmăresc cu tot mai mare îndârjire îndeplinirea obiectivelor, catalogate drept unele corecte inclusiv de reprezentanții autorităților.

Combaterea „pirateriei" în transporturi, a evaziunii fiscale, creșterea siguranței rutiere, utilizarea corectă a infrastructurii rutiere... Cine s-ar putea opune acestor deziderate?

Și totuși, lucrurile merg extrem de încet, ca într-un mecanism cu mii de rotițe ruginite, neunse de prea multă vreme. Sau poate că mă înșel...

Prin carapacea închisă ermetic a statului răzbat rareori informații care să ne dea o imagine a modului lor de funcționare. Accidente, răfuieli interne sau nevoia de scandal mediatic sunt câteva dintre cauzele care duc la „scurgerea" de informații către societate, dar nu acest lucru este important, ci imaginea care se conturează despre ceea ce se petrece în spatele „cortinei".

Șeful poliției dintr-un județ din România deține (printre altele) o clădire de birouri mare, modernă... Ce ar putea produce atâta valoare? Patronul unei firme mari de transport, să zicem cu vreo 200 de camioane, ar putea să își construiască un sediu mărișor (cam un sfert din clădirea șefului de poliție), după vreo zece ani de activitate, dacă este chibzuit cu banii și cei zece ani sunt toți cu creștere economică.

Unui secretar de stat din Ministerul Administrației și Internelor i se oferă mită două mașini extrem de scumpe, două vile și 50.000 de euro.

Sigur, polițistul a fost demis, iar respectivul secretar de stat nu mai ocupă această funcție.

Sunt, însă, două aspecte care trebuie să ne îngrijoreze. Cum este posibil ca acumularea unor mari averi să treacă neobservată de comunitățile unde se întâmplă acest lucru și, mai ales, de către colegii celor care se îmbogățesc „peste noapte"? Senzația periculoasă pe care o trăiesc este aceea că și colegii își primesc „partea" sau că, oricum, își așteaptă rândul la îmbogățire. Sper să fie o senzație greșită.

Cel de-al doilea aspect îngrijorător este unul ce nu poate fi contestat și este legat de cuantumul șpăgilor. Câți patroni din România și-ar permite să dea o șpagă ca aceea oferită secretarului de stat? Discutăm de foarte mulți bani, care ne dau o imagine despre valoarea atinsă de activitățile ilicite.

Astăzi, în România aflată în plină criză economică, mai sunt două categorii de persoane prospere din punct de vedere financiar: iliciții și corupții.

Cum vor putea fi motivați cei care sunt corecți să aplice legea într-o societate în care banul pare a fi singurul reper al valorii? Pe măsură ce se apropie de vârful piramidei, un funcționar al statului poate spera la un salariu de 4.000 sau 5.000 de lei pe lună, dar o singură șpagă poate reprezenta mai mult de 50 de ani de muncă...

Aceasta este întrebarea cu care încheiem un dificil an 2010 și ne pregătim de un altul. Sperăm mai bun.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

ZIARUL CARGO

SUMAR

ŞTIRI 6

ÎNTREBAREA LUNII
Despre control 7

ACTUALITATE
- Accent pe control 8-9
- Licențiere și/sau control 10-11

LEGISLAŢIE
Taxa auto - mai mulți bani la buget 12

STATISTICI
Se poate și mai bine... 14-15

CONFERINŢĂ
Statul pierde 3 miliarde de euro din transporturi și infrastructură 16

STATISTICI
2010 - căderea a continuat 18-19

PREGĂTIRE
De la competență la excelență 20-21

INTERVIU
Legea transporturilor în acord cu directivele europene 22-23

EXAMINARE
Calculatorul elimină suspiciunile 24-25

FONDURI EUROPENE
Fonduri europene pentru dezvoltarea economiei sociale 26-27

CONSULTANŢĂ
Somația de plată - cea mai simplă cale pentru recuperarea debitelor 28-29

PREZENTARE
- Volvo Trucks
Un camion pentru 74 tone de bușteni 30-31
- „Mean Green“ 32

ANVELOPE
Planul Pirelli 33

RESPONSABILITATE SOCIALĂ
Gebrüder Weiss și Habitat for Humanity
Un exemplu de responsabilitate 34-35

STUDIU DE CAZ
BEST PRACTICES
Reconfigurarea supply chain-ului în funcție de clienți 36-38

PREGĂTIRE
Practică în logistică 39

DISTRIBUŢIE
Parteneriat FM Logistic și sanofi-aventis 40-41

ANIVERSARE
Gefco - 5 ani în România 42

FOCUS
2010 la Bilanțul Logistic 44-45

CONCURS
Măsoară-ți cunoștințele de logistică! (13) 46

ŞTIRI 48

DESZĂPEZIRE

Edilii Capitalei speră să nu se mai facă de râs: 590 de utilaje au motoarele pornite 49

LANSARE

Komatsu PC160LC-8, cel mai nou membru al familiei 50-51

PROIECT

Tunel de 37 m pe sub Palatul Parlamentului 52-53

BUCUREŞTI

CGMB a ieftinit parcările subterane 54-56

RESTAURARE

Hotel Cişmigiu 58-59

INEDIT

Bazilica Sfântului Petru din Vatican 60-62

ACTUALITATE

Sistem nou pentru decontarea transporturilor subvenţionate 64

STATISTICI

Mai puţini operatori, dar mai multe maşini 66

PATRONATE

„Noi suntem cu Guvernul, indiferent de culoarea politică“ 68-69

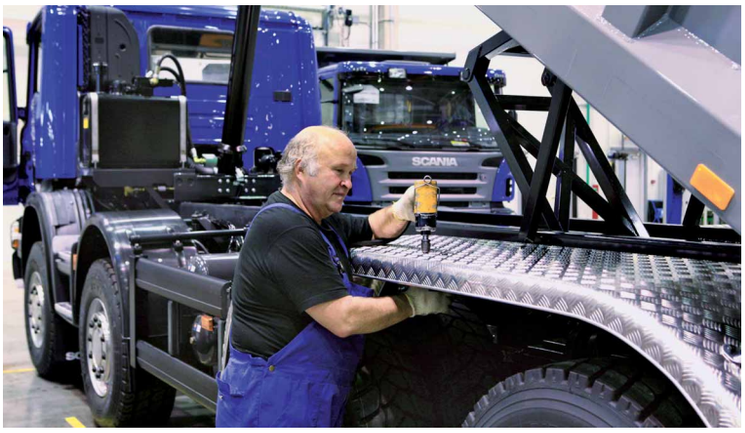
EVENIMENT

Toate tunurile pe „piraterie“ 70-73

HOROSCOP DE CĂLĂTORIE

15 decembrie 2010 - 15 ianuarie 2011 74

NOU CENTRU DE LIVRĂRI SCANIA ÎN ST. PETERSBURG



Când Scania a început să exporte camioane în 1910, primul vehicul a mers la St. Petersburg, Rusia. Scania sărbătorește centenarul prezenței pe piața rusă prin inaugurarea unei facilități industriale în St. Petersburg pentru asamblarea și carosarea camioanelor pentru piața rusă.
Prin noul Centru de Livrare, Scania va oferi camioane complete, care sunt adaptate cerințelor și condițiilor de operare de pe piața rusească. Înființarea acestei facilități este parte a strategiei Scania de a-și consolida poziția pe această piață de o deosebită importanță.
Facilitatea de la St. Petersburg are o capacitate tehnică de asamblare de aproximativ 5.000 șasiuri de camioane și 1.500 suprastructuri pe an și va avea un personal inițial de aproximativ 70 de angajați.
Acesta este cel de-al șaselea centru de livrări Scania din lume, alături de cele din Africa de Sud, Dubai, Malaezia, Thailanda și Coreea de Sud.
În 100 de ani, Scania a livrat în Rusia aproximativ 22.000 camioane și autobuze, majoritatea în ultima decadă.

SCHIMBARE LA IVECO ROMÂNIA

Începând cu 1 octombrie 2010, Iveco România are un nou director general în persoana lui Milos Lalovic. Acesta a preluat funcția de director general de la Claudio Gariboldi, care ocupă momentan poziția de director de dezvoltare pentru Europa de Nord în cadrul Iveco SpA.
Milos Lalovic ocupă în prezent atât poziția de director general al Iveco România SRL cât și poziția de Director de zonă pentru zona Balcanică (Serbia, Bosnia, Macedonia, Muntenegru, Albania) în cadrul Iveco SpA.
Milos Lalovic este de profesie inginer, are 38 de ani și o activitate de 8 ani în cadrul Iveco și de aproape 10 ani în cadrul grupului Fiat.

VERSACE LUCREAZĂ CU NORBERT DENTRESSANGLE

Binecunoscuta casă de modă Versace a ales compania Norbert Dentressangle pentru a realiza operațiunile logistice pentru produsele de linia întâi și pentru colecția feminină Versace. În prezent, grupul francez se numără printre cei mai importanți operatori logistici din domeniul modei.
Cele două grupuri, care colaborează acum pentru prima dată, au ales să înceapă cu un contract pe trei ani, cu opțiunea de prelungire pentru alți trei ani. Până acum, Norbert Dentressangle a operat în cadrul depozitului de la Novara, de unde sunt aprovizionate toate magazinele Versace din întreaga lume. Începând din noiembrie, operatorul se ocupă, de asemenea, și de depozitul pentru colecția masculină Versace, situat în Stabio, Elveția.

CEVA - BEST EUROPEAN 3PL

CEVA Logistics, una dintre cele mai mari companii de suppy chain, a primit, anul acesta, premiul de Cel mai bun Operator 3PL din Europa pentru Supply Chain Industrial.
Ceremonia de premiere a avut loc în timpul celui de al optulea Summit Anual 3PL organizat de eyefortransport în Bruxelles, Belgia.
Câștigătorii sunt desemnați de către clienții 3PL înșiși, fabricanții și retailerii care lucrează cu furnizori logistici în fiecare zi.

CREŞTERE PROFITABILĂ PENTRU DIVIZIA DE CAMIOANE DAIMLER

Trendul pozitiv din sectorul vehiculelor comerciale, care s-a confruntat anul trecut cu un declin al mediei de vânzări în jur de 50 de procente, a fost confirmat în cifrele Daimler Trucks pentru al treilea trimestru al 2010. În comparație cu rezultatele aceluiași trimestru al anului trecut, vânzările „Daimler Trucks“ au crescut cu 44%, la 94.800 de unități.
Până la sfârșitul lunii septembrie a lui 2010, vânzările totale ale Daimler Trucks crescuseră cu treizeci și patru de procente, până la 249.000 de unități, în comparație cu vânzările totale de 185.600 de unități din aceeași perioadă a anului precedent.
Daimler Trucks preconizează, de asemenea, o creștere a piețelor de camioane la nivel global până la sfârșitul anului. Aceasta implică o creștere de cinci procente a pieței europene, de zece până la cincisprezece procente în regiunea NAFTA, de 50% în Brazilia și între douăzeci și treizeci de procente în Japonia.

Spune-ţi părerea!

Despre control

Pot face faţă firmele româneşti unui control „la sânge“ privind respectarea tuturor prevederilor legale?

1. Da. Controlul „la sânge“ îi va elimina doar pe cei care nu respectă legea și exercită concurență neloială pe piață.
2. Nu. Prevederile legale sunt prea multe și încurcate pentru a putea fi respectate integral.
3. Nu se poate realiza un control corect în România. Cu șpagă și relații poți încălca regulile.

Puteți transmite comentariile dumneavoastră direct pe site-ul www.ziuacargo.ro la secțiunea „Întrebarea lunii“.

Soluţii bune pe hârtie, dar aplicarea lasă de dorit

Astfel putem sintetiza părerea celor care au răspuns la întrebarea „Credeți că virarea sumelor provenite din amenzi către CNADNR va duce la o îmbunătățire mai rapidă a infrastructurii rutiere?“.

Este evident faptul că majoritatea celor care utilizează infrastructura rutieră (practic a întregii populații) își dorește o îmbunătățire rapidă a acesteia. Și pentru acest lucru, este nevoie de bani. Astfel, virarea unor sume suplimentare, provenite chiar și din amenzi, este un lucru perceput pozitiv.

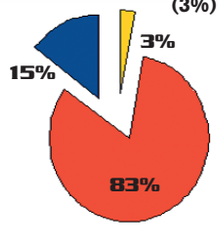
Pe de altă parte, iese din nou în evidență imaginea proastă pe care o au autoritățile statului și, în special, cei care au în atribuții controlul.

„Vor sta ca lupii la pândă ca să dea cât mai multe amenzi. Nu vă dați seama că e mană cerească pentru ei? Eu cred că ar fi în stare să măsluiască și cântarele numai să poată să adune cât mai multe amenzi. Dar mă întreb, oare, în România asta, de ce nimeni nu are curajul să se opună la aceste măgării ale statului. Ar trebui să învățăm ceva de la greci, ei știu să-și apere interesele în raport cu statul“, se arată într-unul dintre comentariile postate pe www.ziuacargo.ro.

Imaginea privind moralitatea și corectitudinea, dar și competența profesioanlă sunt aspecte pe care reprezentanții statului trebuie să le ia în serios. Într-un alt comentariu se arată: „cred că din ce vor fi mai mulți bani la CNADNR va crește și prețul pe km de autostradă, deci banii se vor duce la «băieți deștepți» și bani tot nu vor fi“ și mai departe „oamenii sunt problema, nu legea... ci aplicarea acesteia“.

Credeţi că virarea sumelor provenite din amenzi către CNADNR va duce la o îmbunătăţire mai rapidă a infrastructurii rutiere?

1. Da. Este o măsură bună (15%)
2. Da. Dar va începe o vânătoare a transportatorilor (83%)
3. Nu. Vor creşte doar şpăgile (3%)



ACCENT pe CONTROL

Structura instituției, legislația în vigoare, dar și modelele europene favorizează ARR în ceea ce privește controlul activității de transport.

„S-a dispus printr-un ordin de ministru constituirea unui grup de lucru pentru definitivarea unui proiect de lege unică a transporturilor, care să poată fi pusă în discuție cu partenerii sociali cât mai curând cu putință. În cadrul acestui grup de decizie constituit din membri ARR, CNADNR, RAR, Direcția Generală de Infrastructură Națională și Concesiune și Direcția de Transport Rutier, se va discuta și actul normativ prin care va lua ființă organismul unic de control. Ceea ce este de precizat e că acest organism există și azi. Legislația oferă ARR-ului toate atributele de control“, a precizat Florian Coman, director general ARR.

Autoritatea Rutieră Română este membră Euro Controle Route, organism european din care fac parte instituții similare din țările membre ale Uniunii Europene. Pentru o perioadă, ARR a deținut chiar președinția acestui organism.

„ARR împreună cu instituția similară din Belgia au devenit modele pentru alte state precum Bulgaria, Slovacia și Slovenia. În plus, au apărut de anul trecut regulamentele europene 1071, 1072 și 1073, care lipesc practic autorizările, atestările și actul de control, în așa fel încât controlul să fie făcut cu maximă operativitate începând cu verificarea condițiilor inițiale de autorizare, atestare sau licențiere“, a declarat Florian Coman.

Licenţiere pentru maşini sub 3,5 t

Cuvântul de ordine pentru 2011 va fi siguranța cetățeanului. Astfel, se vor introduce la calificare profesională alte categorii de participanți implicați în siguranța rutieră precum conducătorii de tramvaie, de troleibuze, de tractoare, pentru care nu s-au acordat atestate până acum.

„În legea unică a transporturilor, se va avea în vedere și eventualitatea licențierii microbuzelor de 8+1 locuri, cu certificare profesională pentru conducătorii auto, dar și a autovehiculelor comerciale de sub 3,5 t, doar că încă nu am stabilit limita tonajului minim. Am constatat pe baza statisticilor că autovehiculele comerciale sunt implicate în 3,73% din totalul accidentelor, un procent extrem de mic dacă ne gândim câte accidente și câte pierderi de vieți sunt pe drumurile României. Extinzând controalele, ne dorim să reducem procentajul din restul categoriilor, care este foarte mare. În acest spirit, a apărut și proiectul de ordonanță ce vizează anvelopele de iarnă. Am discutat cu confederațiile patronale și am aflat că peste 80% dintre transportatori erau deja pregătiți; problema a fost în partea cealaltă. Astfel, s-a decis mutarea aplicării acestei ordonanțe la 1 noiembrie 2011, dar este de reținut că normele la Ordonanța 27 (1.892 modificat) includ echiparea tehnică corespunzătoare pentru operatorii de transport“, a explicat directorul general ARR.

În aceste condiții, transportatorii trebui să știe că ARR nu-i va lăsa să intre pe sectoarele de drum dificile dacă nu sunt echipați corespunzător, iar cine nu va ține cont va fi amendat și controlat la sediu.

Acces la toate bazele de date, cazier profesional şi auditare a infrastructurii

Un control eficient poate fi realizat având în primul rând informații. În acest sens, unificarea bazelor de date existente la ARR, CNADNR și RAR ar crea o imagine mult mai bună asupra pieței de transport, oferind șansa depistării cu mai mare ușurință a celor care încalcă legea.

„Avem acceptul de la conducerea MTI pentru a primi accesul la baza de date a RAR. Vom avea, de asemenea, acces și la baza de date a CNADNR pentru controlul rovinietei, iar în funcție de necesități, și noi am fost de acord să permitem accesul pe anumite niveluri la baza noastră de date. În acest moment, avem cu cei de la CNADNR,

Florian Coman, director general ARR:

„ARR nu consumă bani de la bugetul statului, ci se autofinanțează, dar aducem la bugetul de stat, prin contravențiile încasate, peste 15 milioane de euro anual. Suntem singura instituție din România, care are un procent de încasare a amenzilor de 100% de la operatorii străini, iar de la cei români de 98,4%. Asta înseamnă ca personalul este instruit corespunzător dar este și un sistem de urmărire foarte strictă a acestor procese verbale.“

Discuţiile legate de constituirea unui corp de control unic la nivelul Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii sunt mai aprinse ca niciodată, iar Autoritatea Rutieră pare a fi instituţia ce va prelua, cel mai probabil, acest rol.

RAR și Poliția Rutieră o colaborare cum nu a mai existat în ultima vreme“, a arătat Florian Coman.

Pentru anul viitor, activitatea ARR are la bază două elemente prioritare - siguranța rutieră și managementul riscului. Astfel, se vor îndesi și înăspri controalele pe partea de siguranță rutieră. „Ținta noastră este de a avea evenimente cât mai puține și cu consecințe cât mai ușoare. Legat de managementul riscului, putem spune că baza de date pentru control va fi făcută mai puțin pe sesizări, petiții și reclamații și cât mai mult pe date certe obținute din trafic“, a explicat directorul general ARR.

Andrei Căpraru, director general adjunct ARR:

„Pentru a avea aceste rezultate bune trebuie să avem oameni drepți, profesioniști care să nu răspundă la solicitări din partea altora. Aceasta nu este o problemă pe care o întâlnim doar la ARR, ci este vorba despre un sistem îmbătrânit, de clientelă, de relații, pe care noi dorim să-l stârpim, dacă putem chiar cu totul.“

În ultima vreme, au fost semnalate sute de cazuri privind existența de atestate false. Acesta este motivul pentru care examinarea a fost oprită pentru două săptămâni și a fost introdus sistemul de examinare electronic.

„Un al doilea pas este ca, după 1 ianuarie, aceste atestate să fie realizate din policarbonat, cu multiple elemente de siguranță. De asemenea, vor fi create fișe pentru șoferi și persoane desemnate, ce se vor constitui în caziere profesionale. Așa cum poliția rutieră eliberează un cazier auto unde sunt înscrise toate contravențiile și, în special, cele grave, așa vom scrie și noi contravențiile. Astfel, angajatorii vor avea o imagine mai clară asupra persoanelor pe care doresc să le angajeze“, a precizat directorul general ARR.

Începând cu luna decembrie, în cadrul ARR funcționează Direcția de Siguranță și Audit Rutier. Acest organism va audita infrastructura începând cu faza de prefezabilitate, continuând cu studiul de fezabilitate, proiect tehnic, etape de execuție și inspecția de siguranță rutieră finală și periodică.

„Pe un tronson de drum unde, pe o anumită distanță, au loc mai mult de 10 accidente, mai mult de un accident pe lună soldat cu victime, înseamnă că ceva nu este în regulă cu infrastructura rutieră și că aceasta trebuie modificată. Prin Direcția de Siguranță și Audit Rutier, vom putea obliga autoritățile de la orice nivel să ia măsuri în acest sens“, a precizat Florian Coman.

Acum şcolile, urmează operatorii

ARR a pornit o campanie puternică de control. Astfel, toate școlile de șoferi din București au fost controlate, fiind acordate nu mai puțin de 28 de sancțiuni.

„Controalele pe școli se efectuează numai cu oameni aduși din teritoriu, profesioniști în domeniul școlilor de șoferi. Am descoperit un număr foarte mare de școli care nu sunt în regulă din punct de vedere legislativ și al documentației iar aceste controale vor continua. Am hotărât să aducem oameni din teritoriu pentru a controla școlile din București, ca și program pilot, și, deocamdată, semnalele sunt bune. S-a început cu Bucureștiul, iar dacă acest program va da roade, se va aplica și în teritoriu același program“, a precizat Andrei Căpraru, director general adjunct ARR.

Utilizarea inspectorilor din alte județe reprezintă pentru ARR și un bun prilej de evaluare a propriilor angajați.

„Vrem să controlăm școlile și să verificăm dacă putem avea încredere în inspectorii noștri sau nu. În funcție de rapoartele care ni se vor trimite după aceste controale, vom constitui o comisie care să analizeze ce a lucrat agenția respectivă și ce am constatat noi prin detașarea inspectorilor în teritoriu. În primul rând, trebuie ca noi să ne punem oamenii la punct dacă vrem să avem rezultate bune în domeniul controlului și licențierii. Vrem să eliminăm suspiciunile legate de faptul că unii sunt favorizați iar alții sunt sancționați. Aceste controale vor continua și la sediile operatorilor de transport marfă, mărfuri periculoase și persoane. Amenzile sunt mari și eu garantez că le vom aplica fără nici o strângere de inimă. Dacă nu poți respecta legea pentru domeniul de activitate pe care îl desfășori, te retragi. Legea este lege și trebuie respectată de toată lumea, iar eu vă promit că voi face tot ce voi putea pentru a face curățenie“, a completat Andrei Căpraru.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Licenţiere şi/sau control

Odată cu discuţiile privind controlul unic, au apărut numeroase opinii legate de modul în care un asemenea organism ar trebui să funcţioneze.

Mai mult sau mai puţin principiale, opiniile formulate atât de către autorităţi cât şi de reprezentanţii patronatelor pot fi împărţite în două curente principale: unul care susţine că activitatea de control şi licenţierea nu trebuie să fie desfăşurate de către aceeaşi instituţie, iar celălalt curent, evident, consideră necesară păstrarea sub aceeaşi umbrelă a celor două activităţi.

Practic, discutăm despre un control unic organizat în cadrul Autorităţii Rutiere Române sau preluarea controlului de către o instituţie nou înfiinţată sau plasarea sub o entitate deja existentă (de exemplu RAR).

Amintim faptul că ARR are, conform legii, dreptul de a controla aspecte ce intră şi în atribuţiile CNADNR şi RAR. Astfel, din punctul de vedere al Autorităţii Rutiere, controlul unic există şi funcţionează sub ARR.

O desăvârşire a conceptului de control unic ar putea fi reprezentată de preluarea de către ARR a echipajelor de control RAR şi CNADNR. O măsură care teoretic poate funcţiona şi în sens invers - dacă se doreşte separarea autorizării şi licenţierii de control.

Indiferent care va fi rezultatul final, transportatorii ar putea fi tentaţi să creadă că vom asista la o îmbunătăţire a actului de control fie şi doar prin prisma faptului că vor fi controlaţi de o singură instituţie. Însă, în realitate...

Problema sunt oamenii şi aici ar trebui să se lucreze...

Toate variantele aflate în discuţie prevăd, practic, ca activitatea de control să fie realizată de către aceleaşi echipaje, diferenţa fiind doar înscrisul de pe vestă. Iar semnalele de pe şosele sunt clare - oamenii sunt problema. O nouă instituţie ar putea beneficia de o uşoară îmbunătăţire a imaginii datorată speranţelor ce se leagă de începuturi, dar realitatea ar fi aceeaşi (aceiaşi oameni, aceleaşi metehne).

Astfel, deciziile legate de controlul unic vor fi mai degrabă luate în funcţie de întrezărirea unor oportunităţi de moment sau pe baza unor prietenii clădite pe diferite interese, decât avându-se în vedere îmbunătăţirea reală a actului de control.

Exemple europene

De altfel, exemplele altor ţări arată că menţinerea controlului şi licenţierii în cadrul aceleiaşi instituţii nu ar trebui să ridice probleme.

Ungaria

Emiterea de licenţe de transport intră în responsabilitatea unităţii de licenţiere din cadrul departamentului rutier din cadrul Autorităţii Naţionale de Transport (NKH), aflată în subordinea Ministerului Transporturilor.

Spania

Ministerul Transporturilor este organismul competent responsabil cu emiterea licenţelor/autorizaţiilor de transport, însă această competenţă este delegată prin lege autorităţilor locale în ceea ce priveşte licenţele de transport naţional. Licenţele comunitare sunt emise de către Minister sau guvernul central. Toate autorităţile implicate în emiterea de licenţe sau autorizaţii de transport sunt autorităţi publice.

Irlanda de Nord

Autoritatea competentă responsabilă cu emiterea de licenţe este Agenţia pentru Conducători Auto şi Vehicule (Driver and Vehicle Agency), Divizia de licenţiere a transporturilor rutiere, care este o autoritate publică aflată în subordinea Ministerului Transporturilor şi este parte din aceeaşi autoritate responsabilă cu controlul şi inspecţia în domeniul transporturilor rutiere (Inspectoratul rutier) - sunt doar două divizii diferite.

Franţa

Documentele de transport (licenţe, autorizaţii) sunt emise de către serviciile de transport din cadrul DREAL (direcţiile regionale ale mediului, construcţiilor şi locuinţei). Acestea sunt servicii care verifică dacă toate condiţiile

Dealeri Knorr-Bremse în România:

KB TRADING SRL • www.knorr-bremse.ro
SC AUTONET IMPORT SRL • www.autonet.ro
CEFIN ROMÂNIA SRL • www.cefin.com
ATP EXODUS SRL • www.atp-exodus.ro

Partener Knorr-Bremse în România:

PRO-TECH LKW SRL • www.pro-tech.ro

Service-uri operaționale Knorr-Bremse în România:

Rețeaua CEFIN România • Bucuresti, Timisoara, Pitesti, Ploiesti si Galati
SC ATP EXODUS & CO SRL • Baia Mare • Tel: 0362-805-583, Fax: 0262-274 222
SC CAMTRUCK SERV SRL • Oradea • Tel: 0259-406 922, Fax: 0259-406 922
SC GERMA ROM TRANS SRL • Zalau • Tel: 260-618 015, Fax: 260-661 971
SC EURO DEALER PARTS SRL • Bucuresti • Tel: 0749-045 803, Fax: 021-352 1917
SC TOP AUTO SERVICE SRL • Brasov • Tel: 0368-441 144, Fax: 0368-441 144
SC IRA SA • Câmpina • Tel: 0244-333 661, Fax: 0244-336 025
SC SIROM IMPEX • Constanta • Tel: 0241-698 319, Fax: 0241-639 531
SC EGLIA SRL • Alba Iulia • Tel: 0258-842 512, Fax: 0258-833 052
SC DARAMEC SRL • Arad • Tel: 0744-639 510, Fax: 0257-216 943
SC PANAUTO SRL • Piatra Neamt • Tel: 0233-233 263, 0233-219 048
SC MANOLO SRL • Arad • Tel/Fax: 0257-219 961, 0257-279 543
SC TEHNICOM SRL • Satu Mare • Tel/Fax: 0261-750 942, 0744-540 117
SC DUMATRUCKS SRL • Craiova • Tel: 0251-534 023, Fax: 0251-418 296
SC INTERACTIV SERVICE SRL • Bragadiru • Tel/Fax: 021-448 01 16
SC GKW AUTO SERVICE SRL • Miercurea Ciuc • Tel: 0722-294 315, Fax: 0266-310 582
SC GENERAL SERVICE GRUP SRL • Deva • Tel/Fax: 0254-214 341, 0254-234 420
SC VOLANUL SA • Arad • Tel: 0257-259 558, Fax: 0257-259 671
SC ROMTRAILER SERVICE SRL • Bucuresti • Tel/Fax: 021-444 3575, 021-444 3580
SC MOTOREP SRL • Timişoara • Tel: 0722-460 619, Fax: 0256-222 308
SC NERTRANS SERVICE SRL • Galați • Tel: 0236-315 008, Fax: 0236-317 887
SC SCANIA ROMANIA SRL • Bucuresti – Ciorogarla • Tel: 0213 - 159 104, Fax: 0213 -159 106
SC CARGO TRUCK SERVICE SRL • Bucuresti - Clincesti • Tel: 0730 - 640 064
SC HENIU SA • Bistrita • Tel: 0727 - 597 347
SC EUROSPEED SRL • Suceava • Tel/Fax: 0230 - 526 924
SC EUXIN TRUCK SRL • Constanta • Tel: 0241 - 607 700, Fax: 0241-607 706
SC STRACO SERVICE CAR SRL • Bucuresti – Magurele • Tel: 0314 -253 066, Fax: 0214 – 574 250
CTE TRAILERS SRL • Bucuresti – Ciorogarla • Tel: 0372 – 150 800, Fax: 0372 – 150 815

Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft.
Branch Office Romania
520077 Sf. Gheorghe, jud. Covasna, str. Lt. Păius David nr 9

Tel: 0040 267-351 162,
Tel./Fax: 0040 267-351 048,
Mobil: 0040 722-267 761

www.knorr-bremsecvs.com
www.knorr-bremse.com

KNORR-BREMSE

de acces la profesie sunt respectate. DREAL este un serviciu descentralizat al ministerului responsabil cu transporturile și este o autoritate publică. DREAL este format din două divizii: una care se ocupă cu gestiunea și una cu inspecția și controlul. Prima divizie (cea de gestiune) este responsabilă cu emiterea de certificate/licențe/autorizații. Cele două divizii își desfășoară activitatea în strânsă colaborare, în special în cazul controlului la sediu.

Luxemburg

Licențele/autorizațiile/certificatele de transport sunt emise de către Ministerul Transporturilor.

Marea Britanie

Autoritatea competentă responsabilă cu emiterea de licențe/autorizații de transport este reprezentată de către Comisarii de Trafic. Există șase comisari și un comisar șef de trafic. Aceștia sunt o autoritate regională, iar în fiecare regiune mai există și comisari adjuncți de trafic. Atribuțiile acestora sunt stabilite de către legislația națională și sunt desemnați de către Secretarul de Stat din Transporturi. Cu toate că sunt numiți de către acest secretar de stat, comisarii de trafic sunt independenți. VOSA (Vehicle and Operator Services Agency - Agenția pentru Servicii privind Vehiculele și Operatorii) sprijină și colaborează cu acești comisari în ceea ce privește emiterea de licențe de transport sau autorizații și are un rol în gestiunea licențelor (retragere licențe).

Polonia

Autoritatea competentă cu emiterea de licențe este Biroul pentru Servicii de Transport Internațional și este o autoritate guvernamentală aflată în subordinea Ministerului Infrastructurii însărcinată cu transporturile. Aceasta colaborează cu Inspectoratul General al Transporturilor Rutiere (inspectoratul rutier) în ceea ce privește gestiunea licențelor (retragere licențe).

Slovenia

Autoritățile competente cu emiterea de licențe de transport sunt Camerele de Comerț și Camerele Meșteșugărești în baza unei autorizații primite din partea Ministerului Transporturilor, rolul acestora fiind definit de legislația națională. Aceste Camere sunt independente, însă funcția lor (aceea de emitere licențe și autorizații) se află sub monitorizarea Ministerului Transporturilor. Reprezintă o instituție diferită de inspectoratul rutier. Inspectoratul notifică aceste Camere atunci când condițiile de licențiere nu sunt îndeplinite.

Bulgaria

Autoritatea competentă responsabilă cu emiterea licențelor sau autorizațiilor este Agenția Executivă a Administrației de Transport Rutier, care este o instituție publică. Se află în subordinea Ministerului Transporturilor cu un buget autonom, care însă trebuie aprobat de către Minister. Agenția Executivă a Administrației de Transport Rutier cuprinde atât inspectoratul cât și directoratul/direcția, care se ocupă cu licențierea operatorilor de transport. Cu alte cuvinte, inspectoratul și directoratul/direcția de licențe sunt două direcții separate din cadrul Agenției.

Lituania

Autoritatea competentă responsabilă cu emiterea de licențe este Inspectoratul de Stat în Transportul Rutier din subordinea Ministerului Transportului și Comunicațiilor (VKTI), care este o instituție publică.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

TAXA AUTO mai mulţi bani la buget

Taxa auto va fi majorată cu 25 până la 50 de procente, de la 1 ianuarie 2011, pentru a stopa importul de maşini vechi în ţară. Cel puţin acesta este argumentul ministrului Mediului, Laszlo Borbely, care susţine că jumătate din cele 120.000 de maşini second hand aduse anul acesta în România sunt mai vechi de zece ani.

Ministrul neagă că ar avea ceva împotriva achiziționării autovehiculelor de producție mai veche, dar îi trimite pe doritorii unor astfel de „chilipiruri" să meargă în târgurile de profil din țară pentru a și le procura.

Totuși, nu este un secret pentru nimeni faptul că în țările din Vest oferta de vehicule este mai bogată, prețurile mai tentante și, în plus, mașinile de acolo au și avantajul că nu s-au „rupt" pe șoselele din țara de unde provin.

Nu toată lumea este de acord cu eficiența țintită prin noua taxă.

„Taxa auto nu reprezintă un sistem care să asigure o constanță în încurajarea tehnologiilor mai puțin poluante. Încasezi niște bani astăzi, îi cheltuiești pe probleme de criză economică, dar mașinile respective pot polua 40 de ani de acum în colo. Practic, poluarea nu este combătută prin această taxă", a precizat Augustin Hagiu, președinte FORT (Federația Operatorilor Români de Transport).

Majorare cu 50%

De un an se lucrează la noua formulă de calcul pentru taxa auto 2011. Până la urmă, Ministerul Mediului a adunat propuneri de la Registrul Auto, de la Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile, de la Fondul de Mediu, de la Ministerul de Finanțe și a întocmit un proiect de act normativ, pe care l-a trimis către Palatul Victoria, spre aprobarea Guvernului.

„Vom mări taxa auto pentru că nu ne permitem să casăm 180.000 de mașini și să aducem mașini second hand. Nu se poate. Cine își permite să aducă o mașină, care deja poluează mai mult, să plătească o taxă suplimentară, pentru că poluatorul plătește", a argumentat Laszlo Borbely.

Potrivit datelor deținute de Ministerul Mediului și Pădurilor, anul acesta au fost cumpărate 75.000 de mașini noi, din care aproximativ 60.000 prin programul Rabla, ceea ce i-a ajutat pe producători. Ministrul Borbely spune că „Rabla" a salvat industria de automobile, însă mulți oameni și-au luat voucherele și așteaptă ca mașinile din reprezentanțe să se mai ieftinească.

Alți români sunt croiți pe mașini second-hand, cu justificarea că acestea provin de la firme renumite, și oricum nu au putut fi uzate prea mult pe șoselele impecabile din țările de proveniență.

Așa se face că, practic, la fiecare mașină nouă înmatriculată, intră în țară alte patru second-hand. Trebuie să amintim, însă, că, alături de noua taxă de poluare, persoanele fizice nu mai pot înmatricula autovehicule importate din Uniunea Europeană dacă nu vor face dovada plății Taxei pe Valoarea Adăugată (TVA) în cazul mașinilor noi și second-hand, ceea ce va limita și mai mult importurile de mașini second-hand din Europa de Vest, care, în prezent, reprezintă două treimi din totalul mașinilor înmatriculate pentru prima dată pe piața locală.

În ceea ce privește transportatorii, pentru mulți, vehiculele second-hand aduse din străinătate reprezintă singura posibilitate de a-și menține un parc funcțional, mai ales în contextul economic actual, când accesul la finanțare este aproape blocat.

A cere acestor firme de transport să-și înlocuiască sau completeze parcul cu autovehicule noi este de-a dreptul cinic.

„Autoritățile ar trebui să anunțe astăzi că peste doi ani de zile se va trece la un sistem de impozitare diferențiată a autovehiculelor în funcție de vechimea lor și de gradul de poluare. De asemenea, ar trebui să se renunțe la supratAxarea importului de autovehicule second-hand. Nu vom risca un aflux exagerat de mașini vechi și foarte poluante, deoarece toată lumea va ști că peste doi ani va avea de plătit impozite foarte mari pentru asemenea autovehicule", a declarat Augustin Hagiu.

De altfel, camioanele aduse la mâna a doua din import nu sunt vechituri, respectând normele EURO 3 și EURO 4, iar autocarele care au circulat în Europa și de care ar fi nevoie și în România sunt foarte fiabile din punct de vedere tehnic, iar raportul calitate-preț este foarte bun.

Însă noua taxă auto îi va descuraja total, dacă nu chiar falimenta, pentru că îi va obliga să achite între 20.000 și 30.000 de euro la înmatricularea unui singur astfel de vehicul.

EURO 5, la taxat

„Taxarea mașinilor EURO 5 este nejustificată, așa cum a fost și taxarea EURO 4 anul acesta. În plus, este o practică nesănătoasă să discutăm în decembrie despre o taxă care intră în vigoare în ianuarie. Politica fiscală ar trebui stabilită cu doi-trei ani înainte. Astfel, firmele dar și populația pot să își stabilească un plan de investiții coerent", a afirmat președintele FORT.

Ministerul Mediului a anunțat că, de la 1 ianuarie, va fi plătită taxa auto și pentru mașinile cu motorizare EURO 5, pentru că și acestea poluează. Astfel, o motorizare EURO 5 de 1.100 de cmc, care în prezent este scutită de taxă, va fi taxată cu 116 euro în cazul unei mașini noi și cu 91 de euro în cazul unui autoturism vechi de 2 ani. Pentru o mașină nouă cu motor EURO 5 de 3.000 de centimetri cubi se va plăti o taxă de 1.950 de euro, iar aceeași motorizare pe o mașină veche de doi ani implică o taxă de 1.541 de euro.

În cazul unei mașini EURO 5 de 2.000 de cmc, veche de 2 ani, proprietarii ar urma să plătească o taxă de înmatriculare de 507 euro.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro
Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

CENTRUL DE PREGĂTIRE A PERSONALULUI DIN DOMENIUL TRANSPORTURILOR RUTIERE

ProfiTraining

- Conducere Economică
- Siguranţa Conducerii
- Conducere Raţională
- Exploatarea Vehiculelor
- Soluţionarea Urgenţelor
- Administrarea Cursei

ifptr

FORMARE ŞI ATESTARE

- şoferi profesionişti
- şoferi ADR
- şoferi TAXI
- instructori auto
- consilieri ADR
- coordonatori transport

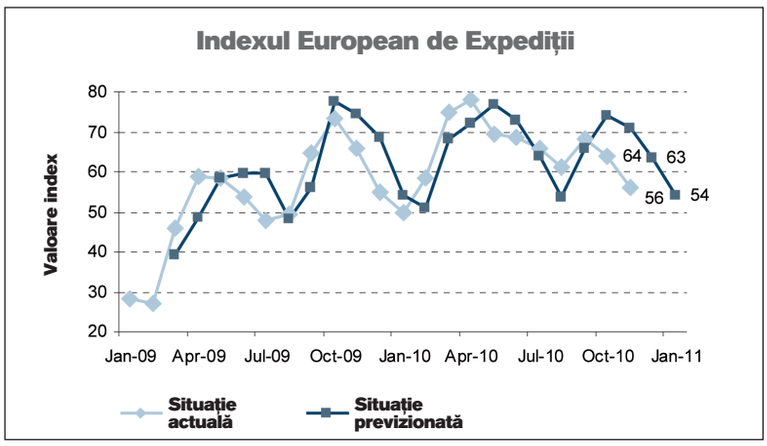
telefon: 0372-777.222, 0372-790.159 • e-mail: profitraining@ifptr.ro, office@ifptr.ro

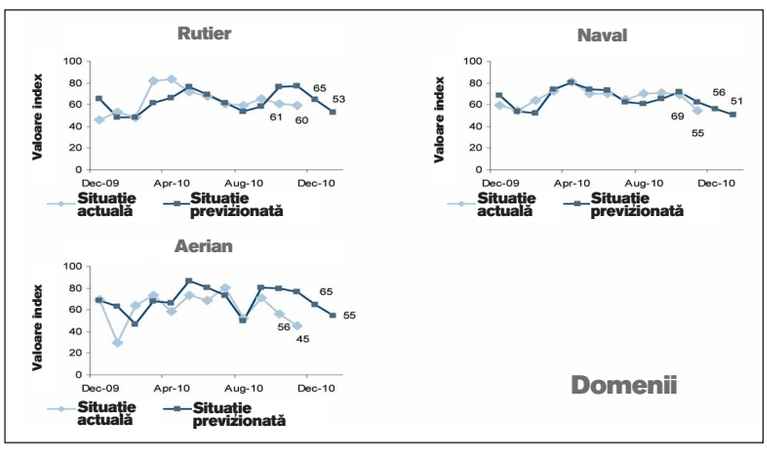
Se poate şi mai bine...

În fiecare lună, Danske Markets Equities, Compania de analiză a Danske Bank (Banca Daneză), realizează un sondaj denumit Indexul European de Expediţii (European Freight Forwarding Index), respondenţii fiind expeditori de marcă din majoritatea ţărilor europene. Conform acestui studiu, situaţia pieţei a continuat să involueze şi în noiembrie, infirmând optimismul participanţilor, care prevedeau un index de 71. În realitate, indexul din luna noiembrie a ajuns, de la 64 în octombrie, la 56.

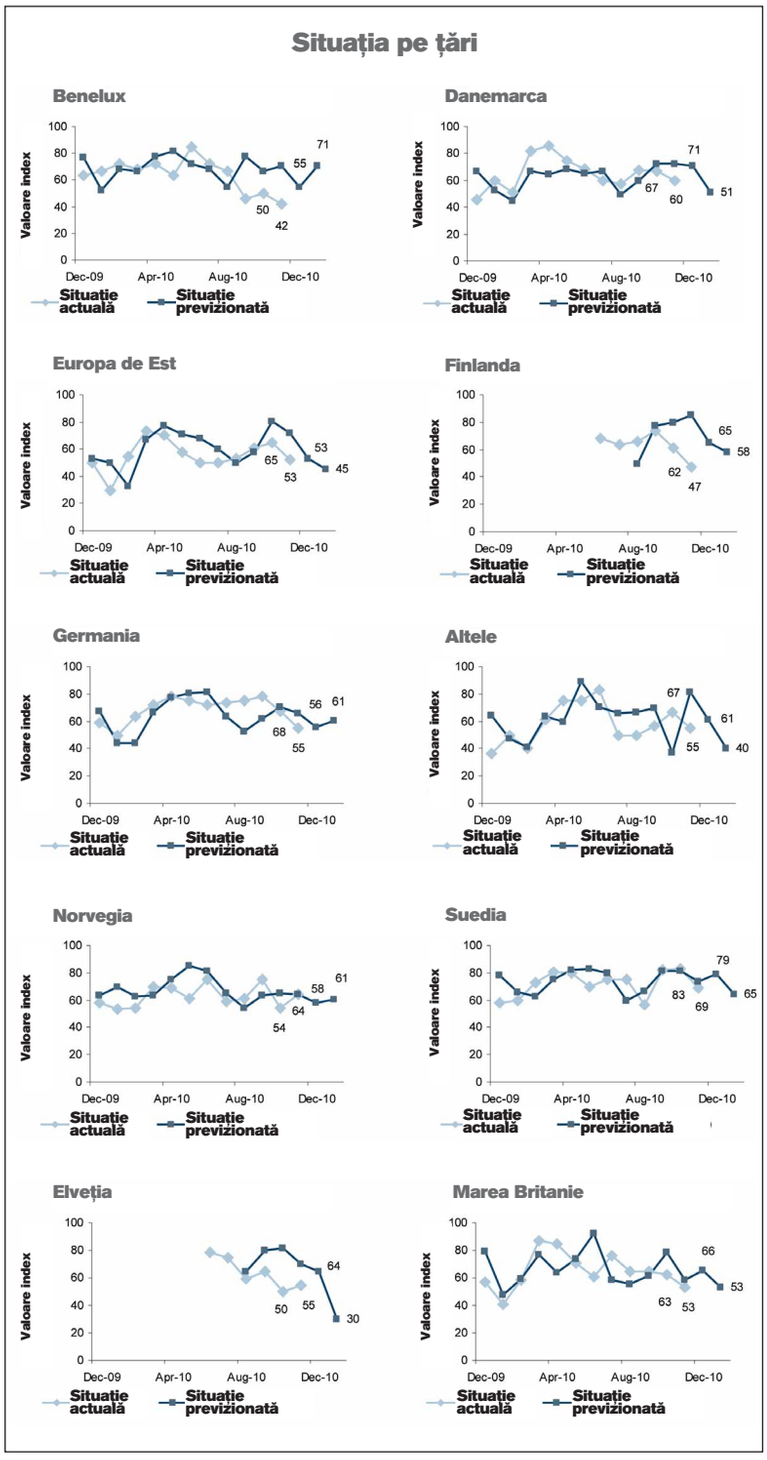
Conform Danske Markets Equities, scăderea indexului este cauzată în special de domeniile aerian și naval, segmentul rutier menținându-se la cote ceva mai ridicate. Astfel, indicele pe aerian a căzut de la 56 la 45, ceea ce marchează, practic, o scădere a pieței, prima dată după ceva vreme, iar cel de transport maritim, de la 69, la 55, menținându-se încă deasupra liniei de plutire, în ceea ce privește evoluția. Indexul pe rutier a scăzut doar cu un punct, de la 61 in octombrie, la 60 în noiembrie; estimările, totuși, în acest domeniu, nu sunt extrem de optimiste, pentru decembrie prevăzându-se o valoare de 53. Se pare că la baza acestei situații se află criza de debit pe euro. De asemenea, demn de remarcat este și faptul că, în privința estimărilor, variația dintre acestea și situația pieței a înregistrat în noiembrie cel mai mare nivel, de nu mai puțin de 15 puncte. Cu toate acestea, vestea bună este că indicatorii macroeconomici care afectează activitatea de expediție se află în creștere, chiar dacă nu spectaculoasă, stabilă.

Din punctul de vedere al repartiției pe țări, printre statele care au înregistrat cele mai drastice scăderi ale indexului se numără Benelux (de la 50 în octombrie la 42 în noiembrie), Finlanda (de la 62 la 47), Germania (de la 62 la 55). Europa de Est a scăzut de la 65 la 53, estimările fiind aici mai pesimiste, prevăzând un indice de 45 pentru începutul anului viitor. Singurele țări care au înregistrat o creștere a indicelui au fost Norvegia, de la 54 la 64, și Elveția, de la 50 la 55.

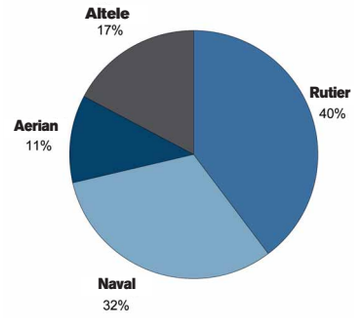




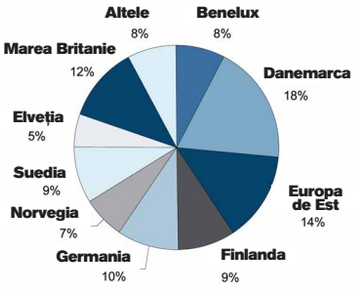
Situația pe țări



Repartiție participanți pe domenii



Repartiție participanți pe țări



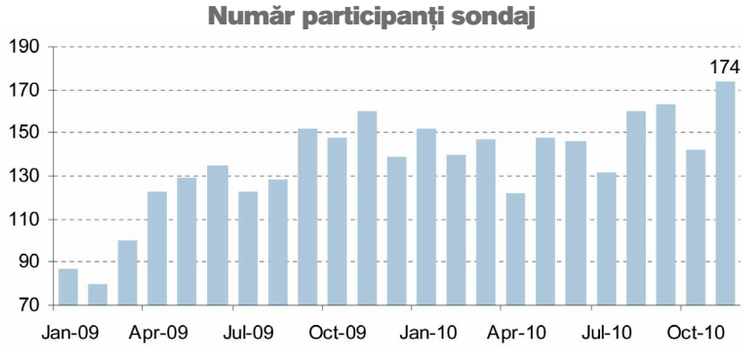
Cum se calculează

Studiul, la care participă mari operatori europeni din domeniul expediției de mărfuri, se canalizează pe două întrebări principale. Prima dintre ele se referă la volumele de mărfuri operate în mod curent, comparativ cu ultimele două luni, cu ajustările necesare sezoniere (mai reduse, la același nivel, mai mari). Cea de-a doua întrebare vizează așteptările în privința volumelor operate în următoarele două luni, și în acest caz, cu ajustările sezoniere necesare (mai puțin, la fel, mai mult).

Numărul de participanți a atins, în noiembrie, cel mai înalt nivel, cu nu mai puțin de 174 de respondenți. 40% dintre aceștia sunt în domeniul rutier, 32% pe maritim, 11% pe aerian și 17% pe alte moduri de transport. Danemarca deține 18% dintre votanți, 14% sunt din Europa de Est, 12% din Marea Britanie, 10% din Germania, câte 9% din Finlanda și Suedia, 8% Benelux, tot 8% alte state, 7% Norvegia și Elveția – 5%.

Răspunsurile au fost traduse de specialiștii danezi într-un indice a cărui valoare variază între 0 și 100, cu valorile peste 50 indicând o creștere marcată de companiile participante.

Număr participanți sondaj



Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

Statul pierde 3 miliarde de euro din transporturi și infrastructură

Augustin Hagiu

În cadrul unei conferinţe de presă organizate de Federaţia Operatorilor Români de Transport (FORT), s-a arătat faptul că pierderile provin din neimpozitarea activităţilor ilicite din transportul de mărfuri şi de persoane şi din lipsa posibilităţilor legale de stopare a acestor fenomene.

Un exemplu în acest sens îl reprezintă activitățile de transport mărfuri efectuate de persoane fizice în special cu autoutilitare de 3,5 tone și autobasculante de transport materiale de construcții.

„Acestea efectuează operațiuni de transport «la negru» practicând prețuri de dumping și, de cele mai multe ori, transportând bunuri fără acte de proveniență. În această zonă, statul pierde anual în mod direct peste 300 milioane euro și indirect 100 milioane euro“, a declarat Augustin Hagiu, președinte FORT.

45% dintre transportatorii de marfă au cedat în ultimii 2 ani

Criza economică dar și presiunea exercitată de către cei care desfășoară transport ilicit au lovit puternic operatorii de transport.

„Mulți din transportatorii licențiați și autorizați, plătitori de taxe și impozite și ofertanți de locuri de muncă, au intrat în faliment sau insolvență. Aproximativ 45% din operatorii de transport marfă au cedat în fața problemelor în ultimii 2 ani, iar scăderea numărului acestora continuă, ducând în declin o întreagă industrie: anvelope, uleiuri, carburanți, asigurări, leasing, unități de întreținere și reparații etc - declinul acestor industrii provoacă o pierdere statului de alte aproximativ 50 de milioane de euro... Practic, o mare parte din furnizorii de bunuri și servicii asociate transporturilor rutiere au dispărut din piață - circa 30%“, a precizat președintele FORT.

Foștii angajați ai firmelor sunt, la ora actuală, șomeri sau practică activități ilicite de transport. Pentru ei, statul mai suportă o altă cheltuială cu protecția socială în valoare anuală de peste 35 milioane de euro.

Scăderea parcului auto aflat în mișcare în ultimii doi ani cu circa 4.000 de autovehicule comerciale reposedate de societățile de leasing/credit sau abandonate a dus la scăderea consumului de carburant în zona comercială echivalent ca valoare anuală cu aproximativ 175 milioane euro.

În plus, „discriminarea pe care CNADNR o aplică transportatorilor rutieri de mărfuri autohtoni față de cei străini, în special prin restricțiile de circulație impuse românilor, provoacă un export de capital românesc de alte zeci de milioane de euro provenind de la puținii exportatori români care apelează, de cele mai multe ori, la transportatorii rutieri din afara țării noastre, ce le preiau mărfuri la retur către țările din care provin, nestingheriți de controale sau de restricții de circulație“, a completat Augustin Hagiu.

Infrastructura, marea suferinţă

Acuze grave au fost aduse CNADNR, prin care statul plătește, în lucrările de infrastructură, dublul prețului real al materialelor de construcție puse în operă. „La balastul utilizat pentru autostrada București-Ploiești, prețul renegociat în toamna anului trecut era de peste 80 de lei tona față de prețul maxim de piață de 40 de lei (pierderi pentru statul român de peste 20 milioane euro anual) și asta în condițiile în care mare parte a acestui material provine din exploatări miniere neautorizate, tocmai pentru un câștig și mai mare. În plus, transportul acestor materiale, cu intenția de a reduce cât mai mult costul aferent, se face, evident, cu depășiri de greutate de peste 20 de tone, lucru ce afectează grav infrastructura rutieră, ce necesită reparații actuale în valoare de peste 1,5 miliarde euro“, a spus Augustin Hagiu.

În general, starea dezastruoasă a infrastructurii românești afectează grav bugetul companiilor de transport, ce sunt obligate să facă eforturi financiare consistente pentru întreținerea și reparația flotelor.

O mare îngrijorare a operatorilor de transport este legată de taxele de tranzit impuse de tot mai multe județe și localități, cuantumul acestora depășind valoarea rovinietei naționale.

Măsuri urgente

Potrivit FORT, printre măsurile ce ar trebui luate cât mai repede se numără instituirea unui organism unic de control aflat în subordinea exclusivă a Autorității Rutiere Române. Astfel, ARR ar urma să preia echipajele mobile pentru cântărire și verificare tehnică de la RAR și CNADNR.

De asemenea, un impact pozitiv în îmbunătățirea controlului s-ar obține prin unificarea bazelor de date aflate la dispoziția RAR, CNADNR și ARR.

Statul pierde anual peste 150 milioane euro din neimpozitarea activităților ilicite din transporturile rutiere de mărfuri și persoane.

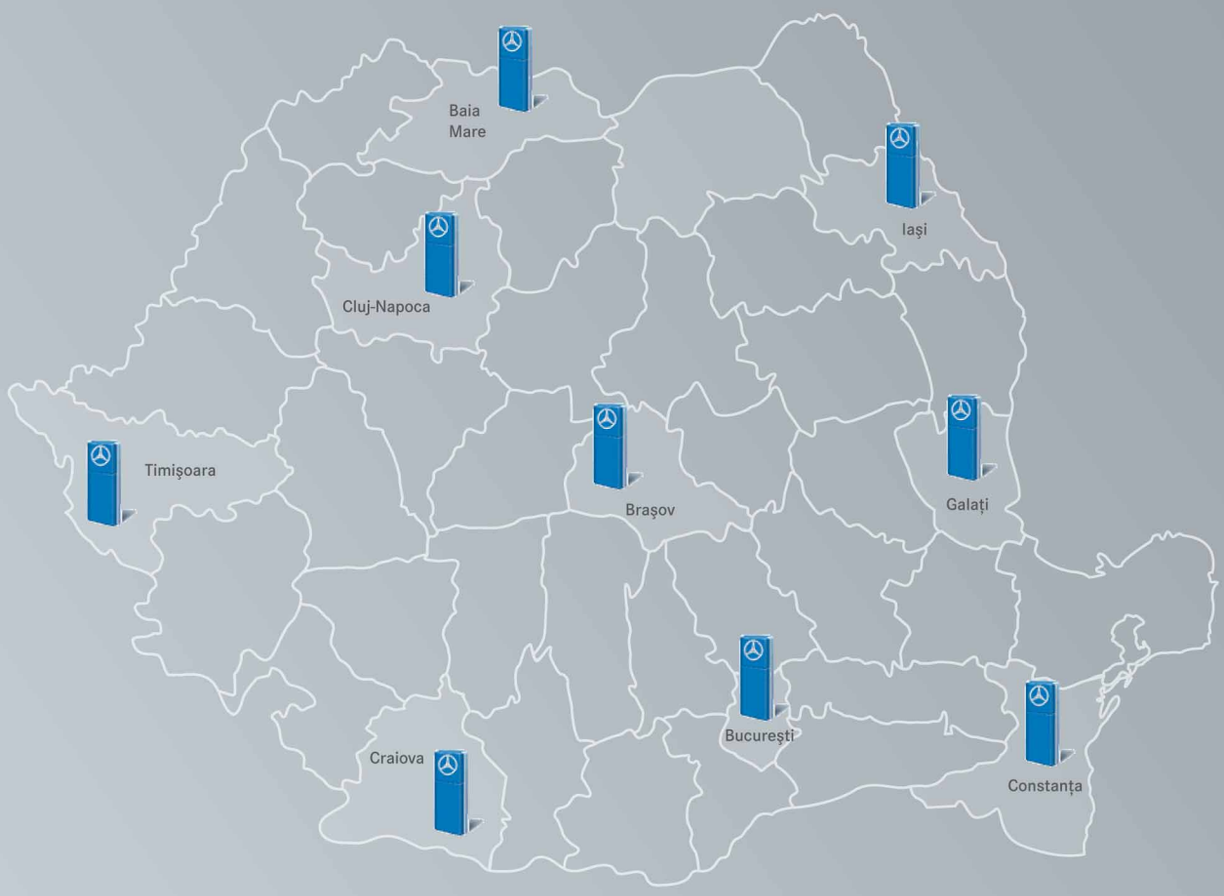
Totodată, FORT solicită eliminarea restricțiilor impuse transportatorilor autohtoni de mărfuri și a indicatoarelor ilegale ce restricționează tonajul/axe pe drumurile ce fac parte din rețeaua TEN.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Steaua strălucește mai puternic de Crăciun!

De sărbători dorește-ți prosperitate pentru afacerea ta și bucură-te de leasing operațional pentru camioane prin Mercedes-Benz Financial Services.
www.mercedes-benz.ro/camioane

Echipa Mercedes-Benz vă mulțumește pentru colaborare și vă urează Sărbători Fericite!



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

• **Timișoara** - Sendroiu Alin: 0741.333.288 • **Baia Mare** - George Tamaian: 0752.098.343 • **Cluj Napoca** - Farkas Paul: 0741.333.701 • **București** - Dâmboiu Ștefan: 0741.333.472 • **București** - Cărămida Cristian: 0752.098.327 • **Craiova** - Lapadat Elvis: 0752.098.357 • **Constanța** - Radu Mușat: 0741.333.582 • **Galați** - Iulian Mușat: 0752.098.358 • **Iași** - Calin Gafta: 0741.333.321 • **Brașov** - Meisel Iosif: 0752.098.368 • **Brașov** - Bogdan Iuga: 0741.333.316

2010 căderea a continuat

652 de firme de transport şi-au întrerupt activitatea şi parcul activ s-a diminuat cu 2.284 de vehicule comerciale (peste 3,5 t) - acestea sunt cifrele care demonstrează că anul care se încheie a fost, în continuare, unul extrem de dificil.

Încă o dată a ieşit în evidenţă faptul că piaţa transporturilor reprezintă un barometru fin al economiei. Recesiunea a continuat în 2010 şi transportul a resimţit acest lucru din plin. Astfel, la sfârşitul acestui an, datele înregistrate la ARR arată că există 25.046 firme licenţiate pentru transportul de marfă (faţă de 25.698 la finalul lui 2009), iar parcul activ a ajuns la 100.731 vehicule comerciale (copii conforme), faţă de 103.015 la finalul lui 2009.

Interesant este faptul că s-a înregistrat o creştere cu 312 a numărului de firme licenţiate pentru transport în cont propriu, deşi parcul utilizat de aceste firme a rămas aproape nemodificat (o creştere cu 45 de vehicule). Aceste cifre nu înseamnă că peste 300 de firme au decis, în plină criză, să renunţe la serviciile transportatorilor (mai ieftine ca niciodată) şi şi-au cumpărat propriile autovehicule. Cazurile cele mai întâlnite sunt acelea în care companii, care desfăşurau transport atât pentru propriile nevoi cât şi pentru terţi, au decis să se concentreze doar pe propriile nevoi. Astfel, se explică şi faptul că, deşi în creştere, firmele de transport în cont propriu operează un parc aproape identic ca număr de vehicule.

Firmele mici sunt mai afectate

Conform datelor ARR, cei mai afectaţi de criză par a fi operatorii mici de transport. Astfel, într-o clasificare a transportatorilor în funcţie de numărul de maşini deţinute, pe toate segmentele se înregistrează uşoare scăderi. Excepţie face segmentul cu peste 20 de vehicule, unde se înregistrează o uşoară creştere. Oricum, piaţa românească de transport rămâne alcătuită în cea mai mare măsură din firme mici. Doar 3% dintre operatorii de transport au peste 20 de vehicule.

Aşa cum era de aşteptat, vârsta parcului naţional de vehicule comerciale este în uşoară creştere, reflectând în primul rând blocajul înregistrat în ceea ce priveşte achiziţia de vehicule noi.

În privinţa structurii parcului în funcţie de masa totală, se constată scăderi pe segmentele sub 7,5 t şi peste 12 t, în schimb o uşoară creştere apare la segmentul 7,5 - 12 t (cu 68 de autovehicule mai mult ca în 2009).

Din punctul de vedere al deţinerii vehiculelor, aşa cum era de aşteptat, leasingul pierde teren, înregistrându-se uşoare creşteri pe segmentele „proprietate“ şi „închiriere“.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Operatori și vehicule	2009	2010
Licențe de transport marfă - LTM	25698	25046
Copii Conforme ale LTM	103015	100731
Certificate de transport - CP	1929	2241
Copii Conforme ale CP	6871	6916

Operatori în funcție de parc	2009	2010
Total operatori cu o singură CC	13378	13288
Total operatori cu CC>1 și CC<5	11344	11177
Total operatori cu CC>=5 și CC<10	3486	3375
Total operatori cu CC>=10 și CC<20	1481	1479
Total operatori cu CC>=20	905	909

Vechime Parc transport Mărfuri	2009	2010
1 an	9581	3121
între 1 an și 5 ani	41508	44397
între 5 ani și 10 ani	30884	33146
peste 10 ani	26096	25435

Autovehicule marfă cu MTMA	2009	2010
sub 7,5 t	19330	17928
între 7,5 și 12 t	3325	3393
peste 12 t	85414	84779

Autovehicule marfă - deținere	2009	2010
Proprietate	70199	71912
Leasing	25976	21128
Închiriere	11894	13060

Companiile finaliste ale concursului „Romanian Transport Company of the Year 2010 - Continental“ au participat, pe poligonul de la Târgu Mureş, la cursurile de pregătire oferite de către IFPTR.

De la competență la EXCELENȚĂ

Conducătorii auto prezenți au beneficiat de un program complex, în care pregătirea teoretică s-a împletit cu cea practică. Condițiile excelente, baza materială modernă, precum și programul bine structurat și concentrat au asigurat un grad ridicat de acumulare a informațiilor de către conducătorii auto.

Strategii pentru condus

Reglarea corectă a postului de conducere, tehnici de manevrare a volanului, potrivirea oglinzilor, viteza și modul de preluare a informațiilor din trafic, precum și reacțiile corecte au fost câteva dintre informațiile oferite cursanților.

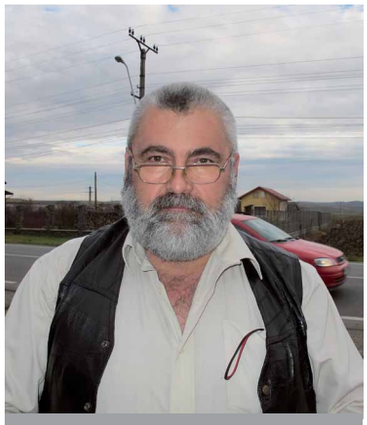
Astfel, privirea șoferilor trebuie să acopere o distanță egală cu cea parcursă de autovehicul în 15 secunde, zona de concentrare fiind la 4 secunde. Informațiile din trafic sunt recepționate secvențial - maxim 2 secunde pentru fiecare informație.

Un factor important îl constituie și eficiența comunicării cu ceilalți participanți la trafic, prin semnalizare și poziția corectă a vehiculului. De asemenea, șoferii trebuie să aibă în vedere siguranța mărfurilor transportate și comportamentul autovehiculului.

Conducerea unui autovehicul în condiții de siguranță presupune cunoașterea unui număr foarte mare de elemente, preluarea continuă a informațiilor din trafic și interpretarea corectă a acestora. Astfel, aspecte precum temperatura exterioară, culoarea carosabilului sau zgomotul la rulare pot fi esențiale. Adaptarea din timp a vitezei și evitarea bruscării comenzilor sunt recomandări pe care conducătorii auto trebuie să le aibă în vedere.

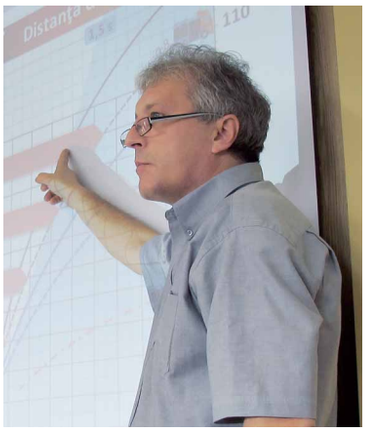
Raportul om-mașină

O experiență importantă pentru cei care au parcurs cursul IFPTR a constituit-o descoperirea distanței de oprire pe diferite tipuri de carosabil și la diferite viteze. Timpul de reacție al fiecărui șofer și distanța de frânare (eficiența sistemului de frânare a vehiculului) sunt cele două elemente care compun distanța de



Gheorghe Orga, persoană desemnată Groep H.Essers:

„Sunt fost conducător auto, cu o experiență de 20 de ani și 1.480.000 km parcurși doar în cadrul Groep H.Essers (ultimii 10 ani), pe trasee din Europa, Africa și Asia. Acest curs mi-a întărit convingerea că situațiile limită pot fi depășite dacă șoferul adaptează viteza la condițiile de trafic. Firma noastră are preocupări permanente în pregătirea continuă a șoferilor, iar rezultatele nu au întârziat să apară - în ultimii doi ani nu am mai avut evenimente grave în trafic.“



Sandor Gabor, preşedinte IFPTR

oprire, iar în cadrul poligonului şoferii au putut măsura ambele elemente.

De notat este faptul că reacţia şoferului este factorul principal la viteze mici de deplasare, în timp ce, la viteze ridicate, eficienţa sistemului de frânare devine factorul primordial.

Primii paşi spre o pregătire practică

La ora actuală, obţinerea atestatului profesional are la bază parcurgerea unui program de pregătire exclusiv teoretic, odată la cinci ani. Discutăm despre „un rău necesar" din care IFPTR încearcă să scoată rezultatele cele mai bune posibile pentru companiile de transport şi şoferii acestora.

„Cred în integrarea acestei forme de pregătire în cadrul programului obligatoriu de 35 de ore. Directiva europeană şi reglementările naţionale ne permit să efectuăm 8 ore de pregătire practică, în poligoane special amenajate, dublate de o prezentare teoretică, în completare la instruirea şoferilor, cu un program elaborat ce acoperă cele două zile de curs ale şoferilor", a arătat Sandor Gabor, preşedinte IFPTR.

Noua abordare reprezintă o alternativă pentru pregătirea clasică în sală. Practic, prin noua variantă, două din cele cinci zile de pregătire se desfăşoară în poligon.

„Dorim să oficializăm acest program de pregătire, ca o alternativă pentru cei care doresc şi au capacitatea financiară necesară. Este o pregătire exclusivistă, pentru şoferii care doresc să facă pasul de la competenţă la excelenţă. Interesul pentru accesarea pregătirii în poligon vine din partea şoferilor care doresc să realizeze pasul spre excelenţă, din partea firmelor pentru «tratarea» şoferilor care provoacă accidente şi pentru pregătirea şoferilor mentor", a precizat Sandor Gabor.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Cristian Simionescu, Com Divers Auto Ro:

„Sesiunea practică de instruire este destul de solicitantă. De asemenea, partea teoretică ne-a oferit foarte multe informaţii noi. Condiţiile de poligon ne-au permis abordarea unor situaţii la viteze mai mari decât cele utilizate în mod normal în trafic. Este o instruire bine venită care ne îmbunătăţeşte cunoştinţele legate de pregătirea şoferilor. Conducătorii auto pot testa astfel parametrii de frânare pe diferite tipuri de carosabil - uscat, umed, alunecos, pot experimenta pierderea aderenţei etc."

Legea transporturilor în acord cu directivele europene

Discuţiile legate de legislaţia în transporturi trebuie să ia în considerare regulamentele europene, din ce în ce mai complexe şi mai complete. Astfel, UNTRR a decis realizarea unui proiect de lege a transporturilor, care să respecte cadrul european. Despre proiectele Uniunii, am discutat cu Radu Dinescu, secretar general UNTRR.

Ziua Cargo: Cum a apărut ideea realizării unui proiect de lege a transporturilor?

Radu Dinescu: O nouă lege trebuie să se clădească 90% pe regulamente europene. Proiectul nostru este un răspuns la ideea că societatea civilă nu poate să producă așa ceva. Dorim să arătăm că se poate, că UNTRR poate să facă așa ceva. Este un proiect care sunt convins că va avea și susținători, și critici. Pe de altă parte, dacă masa este goală, se discută filosofie; dacă pun un produs pe masă, toată lumea se va concentra pe el. UNTRR nu pune în acest proiect decât ce prevederi europene sunt și pe care, oricum, lumea le respectă. Noi nu facem altceva decât să facem o lege cât se poate de simplă și aplicabilă, nimic mai mult. Vom susține, în continuare, ca valabilitatea copiei conforme să fie egală cu cea a licenței de transport și nelegarea copiei conforme de numărul de înmatriculare.

Care este poziția UNTRR în privința controlului unic?

Se pleacă de la premisa că nu trebuie să fie în același loc și cel care face reglementările, și cel care face controlul. Plecând de la această idee, propunerea pe care am înaintat-o noi Ministerului a fost următoarea. În momentul de față, avem trei autorități care se ocupă de trei lucruri diferite, dar a treia, conform ultimelor elemente legislative, le face și pe celelalte. ARR ar trebui să se ocupe de partea de reglementare în transporturile rutiere, autorizare, licențiere. Bucățelele care reprezintă controlul de la cele trei instituții trebuie scoase separat, iar oamenii aceștia ar putea să formeze Inspectoratul Rutier, care să se ocupe numai de partea de control. Iar acest inspectorat să se plaseze în subordinea directă a ministrului transporturilor sau, dacă nu se dorește, în subordinea Primului Ministru, ca și Inspectoratul din Construcții. Aceasta ar fi varianta optimă, însă datorită aspectelor legate de buget există discuții intermediare care vizează una dintre organizațiile menționate, pentru a prelua controlul unic. Totuși, să nu uităm că deși ARR are drept de cântărire de 9 luni, nici măcar azi nu are cântare. RAR ar putea reprezenta următoarea încercare pentru controlul unic, înainte de atingerea unei structuri optime.

Susțineți o mai mare responsabilizare a șoferilor?

S-a introdus în Ordonanța 27, pentru prima dată, noțiunea de cazier al șoferului, dar nu este exact forma pe care ne-o dorim noi. Ordonanța introduce acest registru electronic al conducătorilor auto, iar cazierul șoferului poate fi solicitat numai de către șofer. Noi am propus ca în norme să fie prevăzut și faptul că poate fi folosit la angajare. Firma la care vrea să se angajeze să poată să îi ceară șoferului să aducă acest cazier. S-a discutat și la IRU această propunere și, de exemplu, Polonia și alte țări din Est sprijină o astfel de abordare. Este vorba despre cei care se confruntă cu o punere în aplicare defectuoasă a legii. Cei din Germania și Austria s-au opus pentru că ei nu au asemenea probleme. Am pregătit un document pe care o să îl trimitem la IRU la Geneva și la alte asociații, precum și la membri ai Parlamentului European ca să sprijine o astfel de inițiativă.

În momentul de față, în majoritatea cazurilor, este sancționată firma, indiferent ce face șoferul. Acest aspect ar trebui îmbunătățit. De exemplu, francezii au o prevedere în legislație care se referă la co-responsabilizare. În cazul în care un șofer produce un eveniment (de exemplu, folosește un tahograf pe care l-a „rezolvat“ fără să știe șeful), în afara faptului că este sancționat și el, nu numai firma, noi propunem ca, în aceste situații, să i se aplice șoferului și

o sancțiune complementară pe bază de puncte, cum e la carnetul de conducere. De fapt, am plecat de la aceleași premise ca și în cazul permisului de conducere.

Avem sancțiunile referitoare la timpii de conducere și de odihnă clasificate în legislația națională și cea europeană, în încălcări minore, medii și grave și, pornind de la acestea, am constituit un proiect pe tipuri de încălcări minore, medii sau grave, pe care autoritatea va trebui să îl analizeze și să își exprime opinia. În funcție de acestea, i se vor aplica șoferului puncte de penalizare, respectiv 1 pentru minore, 3 pentru medii și 6 pentru cele grave. Dacă în decurs de un an ajunge la 15 puncte sau mai mult, propunerea noastră este să i se suspende certificatul de competență profesională. Ca să reintre în posesia lui, trebuie să mai facă o dată cursul de 35 de ore și să treacă examenul.

Dispune România, astăzi, de o legislație coerentă în transporturi?

Apropo de legislație, sunt și bune și rele. Din păcate, nu întotdeauna autoritatea a plecat urechea la ceea ce am spus, nu întotdeauna s-a lăsat convinsă și a arătat opacitate. Cum s-a întâmplat de curând, când se discutau bugetele pentru agențiile din subordinea MTI, am cerut să se fundamenteze creșterile și scăderile anumitor bugete și limite de cheltuieli. Drept răspuns, s-a trecut imediat la vot, iar dacă se respinge, se știe foarte bine că bugetele o să meargă oricum mai departe.

Pe partea aceasta, am avut o serie de eșecuri. Unul dintre ele se referă la Ordonanța 43, care a fost modificată și a inclus eliminarea AST-urilor pentru mărfuri divizibile, dar nu a făcut această excludere corect și a introdus amenzi extrem de mari pentru depășiri de 200-300 de kg. Dacă s-a depășit limita de 4% cu un kg sau 10, ai plătit amendă 30.000 lei. Problema este cu atât mai mare cu cât există diferențe la cântar între Ungaria și România, de exemplu, fără a se modifica nimic la masa fizică a vehiculului sau încărcăturii. S-au întâmplat multe cazuri de acest gen.

În afară de problema cu masa totală, există obligativitatea ca toate firmele care transportă balast, nisip și alte materiale să aibă cântar. Legea spune că trebuie să cântărească masa totală. Dar iese mașina din balastieră, are sub 40 t, merge pe un drum care permite această masă, este oprită de CNADNR, care spune că ai depășit cu o tonă pe axă. Te încadrezi în masa totală și se constată că ai depășit pe osie și plătești aceeași amendă usturătoare de 30.000 lei.

Problema e că, dacă ai avea încredere în cântarul CNADNR ca în cele din Austria, nu ar fi nimic de comentat. De când au fost scoase AST-urile, au reînceput probleme cu amenzile și masele. În legislația europeană, se prevede ca această cântărire să se facă aleatoriu, prin sondaj. La noi, tot ce intră și tot ce iese din țară se cântărește.

Totodată, amenzile ar trebui gândite mai bine. Dacă ai depășit cu 2-300 de kg pe osie sau total nu poți să zici că distrugi drumul la fel ca acela care depășește cu 20 t, iar astăzi amenda este aceeași. Acestea sunt problemele care trebuie rezolvate: restructurarea amenzilor și cuantumul acestora.

Există, de asemenea, problema legată de depășirea timpilor de conducere, pe care, pe teritoriul României, nu prea ai cum să îi respecți din cauza lipsei parcărilor și a spațiilor adecvate.

Un alt aspect negativ este ordonanța care a introdus, pe lângă amenda că nu ai vinietă, și despăgubire.

De asemenea, încă nu este reglementată circulația în convoi a transporturilor agabaritice. În momentul de față, legea spune că un agabaritic trebuie însoțit de un vehicul în față, unul în spate. Dacă am un convoi de trei vehicule agabaritice, nu îmi dă voie să am numai câte un vehicul de însoțire între camioanele din convoi. Acest aspect se poate rezolva, pur și simplu, printr-un ordin sau prin normele de aplicare, cu condiția ca și autoritatea să vrea. (O socoteală grosieră: la un convoi de trei agabaritice, ai nevoie de două mașini intermediare suplimentare, iar la 100 de transporturi costul suplimentar este de 60.000 euro.)

Există și chestiuni pozitive. Astfel, s-a introdus problematica arimării mărfurilor, o treabă interesată, dar care trebuie, la rândul ei, făcută cu cap, pentru că dacă se apucă să aplice strâmb legea, o să iasă o pârghie de a lua șpăgi fără limită. Propunerea noastră a fost ca singura trimitere din lege referitoare la arimare să se refere strict la bunele practici, iar sancțiunile să se dea pentru încălcări grave, marfă nelegată sau legată aiurea, nu pentru motive superficiale ca tipurile de chingi.

Prevederea privind anvelopele de iarnă este, de asemenea, un lucru bun, iar aici ministrul a arătat într-adevăr deschidere; nu poți să adopți o lege azi și s-o aplici mâine.

Oricum, legislația existentă în momentul de față este perfectibilă, așa cum, de altfel, este legislația peste tot.

Ce noutăți vor aduce regulamentele europene?

Regulamentul 1071 intră în vigoare anul viitor. Acesta prevede instituirea unui registru electronic național, care conține date despre firmă și despre managerul de transport. Se exemplifică clar care sunt situațiile în care managerul de transport devine incompatibil. În mod normal, registrul electronic național trebuie să ființeze până în decembrie anul viitor și din decembrie încolo trebuie să fie interoperabil, toate statele membre trebuie să poată să acceseze datele.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Calculatorul elimină SUSPICIUNILE

Numeroasele nereguli semnalate de-a lungul timpului referitoare la pregătirea și examinarea în vederea obținerii atestatelor profesionale au determinat Autoritatea Rutieră să treacă la examinarea pe calculator.

Astfel, ARR a implementat un software destinat evaluării competențelor profesionale ale conducătorilor auto. Beneficiarii direcți sunt conducătorii auto de transport marfă, de agabaritice, ADR, de transport persoane sau de taxi. Mai trebuie menționat că acestora li se adaugă și persoanele desemnate, consilierul de siguranță, instructorii de conducere auto dar și profesorii de legislație rutieră.

În plus, ARR va modifica baza de date cu întrebări în așa fel încât promovabilitatea să reflecte cu exactitate urmarea cursurilor în centrele de formare profesională.

Atestatul profesional

Atestatul profesional este un document obligatoriu, însă mulți dintre cei care au nevoie de el îl privesc mai degrabă ca pe o formalitate ce trebuie îndeplinită și mai puțin ca pe suma de cunoștințe pe care se presupune că le deține posesorul acestui document. Astfel, două elemente au devenit importante în raport cu atestatul: cât costă și cât timp necesită obținerea lui. În aceste condiții, fără un control strict, nu este de mirare faptul că au apărut adevărate „fabrici“ de asemenea documente.

Persoanele doritoare puteau să se înscrie, să se școlarizeze și să dea examenul în aceeași zi. Și există și cazuri mai grave în care atestatele au putut fi obținute de persoane care nici măcar nu au participat la examen.

Miza sistemului electronic este eliminarea acestor situații.

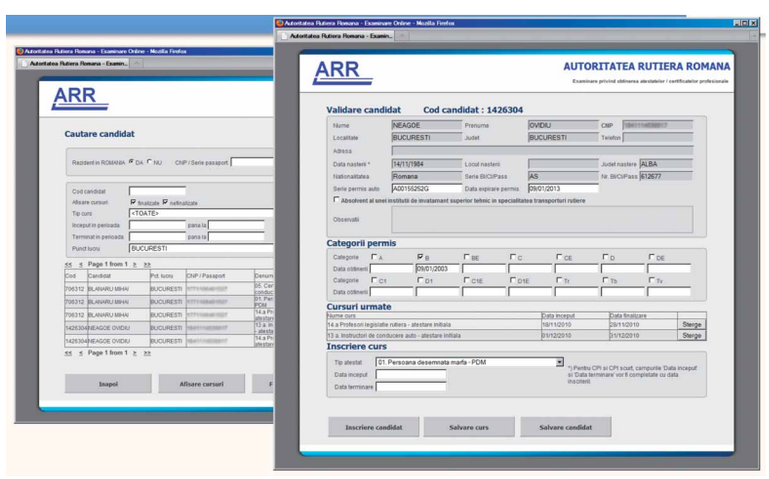
Sistemul de examinare electronic este realizat după modelul de la Direcția Regim Permise și Înmatriculări Vehicule pentru obținerea permisului de conducere, iar primele examene în sistem electronic au avut deja loc.

Prin noul sistem, ARR își propune să asigure un cadru standardizat, obiectiv și unitar, fără diferențieri sau interpretări privind evaluarea profesională a persoanelor examinate. Programarea persoanelor și rezultatele examinării se afișează în timp real, se oferă analiza calitativă și cantitativă a rezultatelor obținute, iar noul sistem asigură securitatea informațiilor referitoare la programarea candidaților cât și a rezultatelor examinării acestora.

Sistemul informatic privind examinarea în vederea obținerii certificatelor și atestatelor de pre-

Interfața modul Înscriere Candidați

Identificarea candidatului și completarea datelor personale se realizează prin următoarele ferestre:



gatire profesională în domeniul transportului rutier este compus din 5 module software integrate, ce permit planificarea și urmărirea, analiza și raportarea rezultatelor obținute în urma procesului de examinare. Primul modul este înscrierea candidaților, al doilea este examinarea online, urmează monitorizarea sesiunii de examinare, rapoarte și analize și modulul de configurare și administrare.

Cele 5 module

Sistemul a fost proiectat pentru a asigura un control strict al examinării.

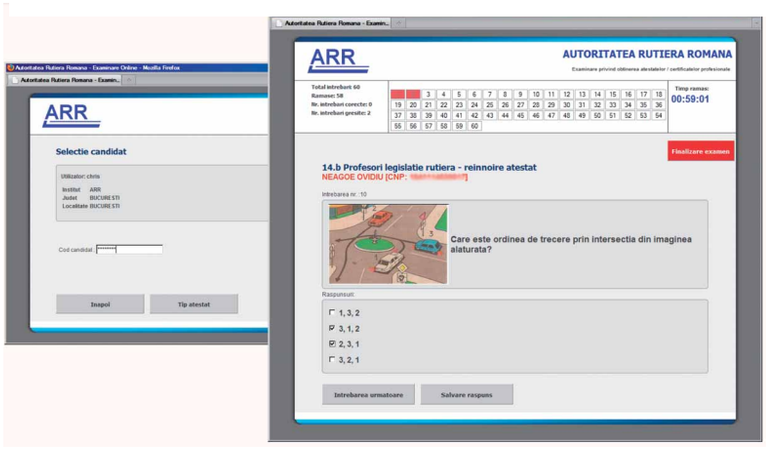
Primul pas din modul este conectarea la serverul ARR, apoi verificarea CNP-ului candidaților și programarea candidatului. La capitolul Examinare, software-ul se conectează la serverul ARR, se selectează candidatul, apoi urmează desfășurarea examinării și se creează o listă centralizatoare, după care se închide sesiunea. Cel de-al treilea pas este urmărirea examinării, care se face prin conectarea la serverul ARR, apoi se pornește sesiunea de examinare, iar după examinare se va încheia sesiunea de urmărire. Urmărirea se face printr-o interfață specială, evidențiind starea sesiunii de examinare și numărul de candidați examinați, admiși și respinși. Pentru partea de rapoarte și analize, există, de asemenea, o interfață specială, care se conectează la serverul ARR și care listează rapoartele centralizate ce evidențiază rezultatele examinării în funcție de dată, centru și de tipul de atestat pentru care a fost susținut concursul. Tot prin această interfață se centralizează și contestațiile și se realizează rapoarte multidimensionale. Ultima verigă a acestui lanț este funcția de configurare și administrare a software-ului, funcție la care au acces doar persoanele în drept. În acest modul, se administrează baza de date a candidaților, a centrelor de pregătire profesională și se definește sesiunea de examinare după dată, județ, centrul de pregătire profesională și comisia de examinare și, totodată, se definesc și nomenclatoarele și variabilele de sistem.

Prin acest sistem, ARR face un pas important în direcția modernizării activității sale și creează premisele „curățării“ unei zone gri în transporturile românești.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziucargo.ro

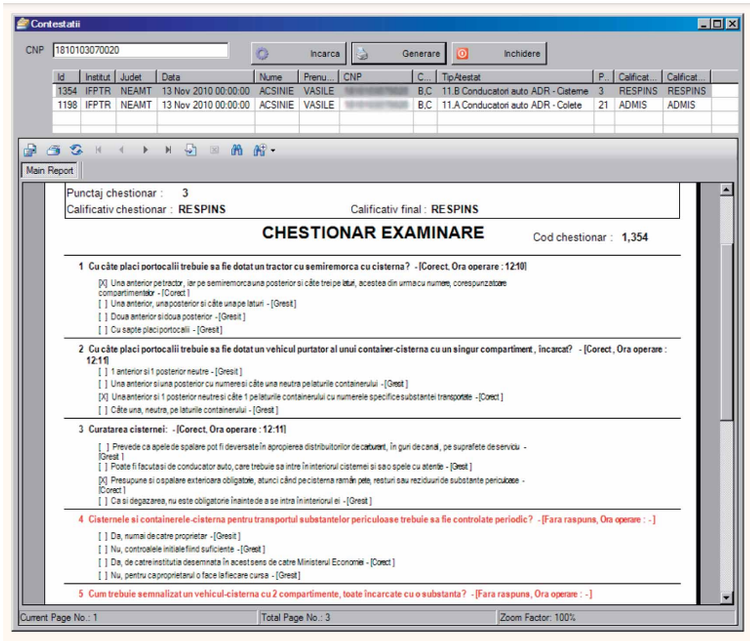
Interfața modul Examinare online

Selecția candidatului și desfășurarea examinării se realizează astfel:



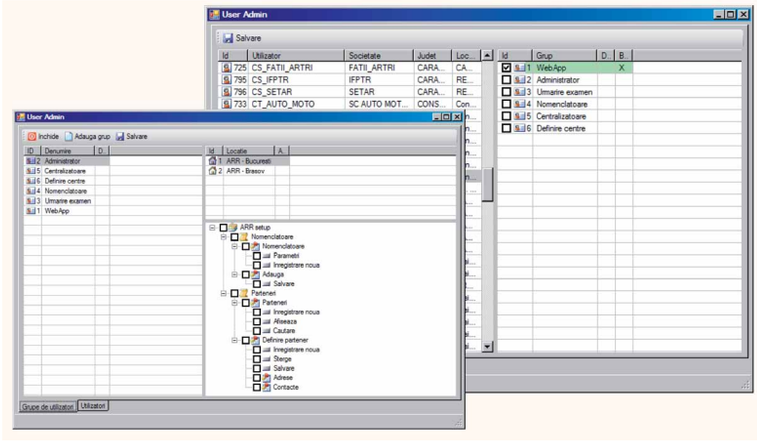
Interfața modul Rapoarte și Analize

Contestații:



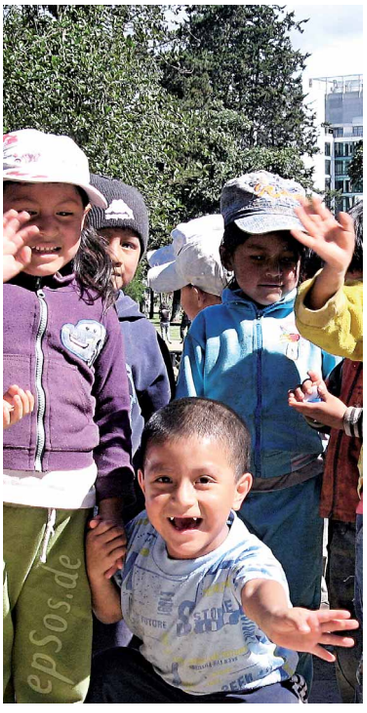
Interfața modul Configurare/Administrare

Fereastra definire utilizatori la nivel de grupe de utilizatori/operații permise:



Fonduri europene pentru dezvoltarea economiei sociale

Se apropie Crăciunul şi cu toţii ne gândim cum putem să facem o faptă bună. Economia socială este unul din domeniile în care, prin prisma activităţii derulate, sunt vizate anumite grupuri de persoane cu nevoi speciale. Fondurile europene sunt direcţionate şi către aceste segmente pentru promovarea incluziunii sociale.



Pentru dezvoltarea economiei sociale, sunt disponibile finanțări nerambursabile ce pot fi accesate de: ONG-uri, cooperative de credit, de consum și de producție, organizații sindicale, patronate, unități de cult și asociații religioase, furnizori autorizați de formare profesională și servicii de ocupare, publici și privați, furnizori de servicii sociale, întreprinderi implicate în economia socială, institute de cercetare, universități acreditate, publice și private.

De la 50.000 la 500.000 de euro

Durata de implementare a unui proiect poate fi cuprinsă între minim 6 luni și maxim 2 ani, iar valoarea totală eligibilă a proiectului poate fi cuprinsă între 50.000 euro și 500.000 euro.

Contribuția solicitantului la valoarea totală eligibilă a proiectului este de doar 2% (în cazul persoanelor juridice de drept privat fără scop patrimonial - ex.: ONG-uri) și de 5% (în cazul persoanelor juridice de drept privat cu scop patrimonial - ex.: SC-uri). De asemenea, se beneficiază și de o prefinanțare a cheltuielilor eligibile din proiect, ce poate ajunge până la 40%.

Ajutorul financiar nerambursabil se acordă pentru aproximativ 20 de tipuri de activități adresate grupului țintă, ce pot consta în:

- informare, orientare și consiliere profesională, asistență, mentorat, tutorat, consiliere psihologică și psihiatrică;
- furnizarea programelor de formare profesională și crearea de locuri de muncă permanente pentru persoanele dezavantajate pe piața muncii și ateliere protejate;

Grupuri ţintă

Finanțarea poate fi obținută dacă proiectul se adresează următoarelor 5 categorii de grupuri țintă:

1. Persoane din grupuri vulnerabile: persoane de etnie romă; persoane cu dizabilități; tineri peste 18 ani care părăsesc sistemul instituționalizat de protecție a copilului; membri ai familiilor care au mai mult de 2 copii în întreținere, inclusiv familiile monoparentale; copii în situație de risc; persoane care au părăsit timpuriu școala; persoane aflate în detenție, persoane anterior aflate în detenție și delincvenți juvenili; persoane dependente de droguri și de alcool, bolnavi mintal; persoane fără adăpost; victime ale violenței în familie; persoane afectate de boli care le influențează viața profesională și socială (cum sunt persoanele infectate cu HIV/SIDA, cancer etc); imigranți; femei (în situații de risc); refugiați și persoane care solicită azil; persoane care trăiesc din venitul minim garantat; persoane care locuiesc în comunități izolate; victime ale traficului de persoane; persoane afectate de boli ocupaționale

2. Lucrători sociali, asistenți personali și comunitari

3. Mediatori familiali și sanitari

4. Asistenți maternali, îngrijitori, personal din instituții rezidențiale

5. Manageri, specialiști și formatori implicați în economia socială.

TE-AI GÂNDIT SĂ ACCESEZI FONDURI NERAMBURSABILE PENTRU AFACEREA TA?

Vrei să ştii în ce constau?

BEPA Advisors

De unde le poţi obţine?

Cum se întocmeşte dosarul?

PRINDE DEPUNERILE DE PROIECTE DIN 2010, SUMELE DISPONIBILE SUNT LIMITATE!

CONTACTEAZĂ-NE PENTRU O SESIUNE DE CONSULTANŢĂ GRATUITĂ DESPRE "BANII EUROPENI"!

Intr. Difuzorului nr. 3, Sector 1, Bucureşti 0722.383.019 031.817.65.31 office@bepa.ro www.bepa.ro

- informare, consiliere, formare, planificarea unei afaceri și asistență în vederea inițierii unei întreprinderi sociale, dezvoltarea și susținerea lor;
- înființarea și dezvoltarea de întreprinderi și cooperative ale economiei sociale;
- programe de formare pentru formatorii și specialiștii din economia socială, pentru managerii întreprinderilor sociale, pentru personalul furnizorilor de servicii sociale;
- integrarea socială a imigranților;
- inițiative care să conducă la diminuarea lipsei de încredere și a excluziunii sociale a grupurilor vulnerabile și la combaterea și prevenirea infracționalității;
- cercetări, studii și analize, seminarii, conferințe, grupuri de lucru, publicații, organizarea de târguri și expoziții, realizarea cercetărilor de piață în domeniul economiei sociale;
- înființarea și dezvoltarea rețelelor, organizațiilor tip „umbrelă" și centrelor de resurse pentru structurile economiei sociale;
- campanii de promovare a unui stil de viață sănătos, prevenirea riscurilor de îmbolnăvire, conștientizarea necesității controalelor medicale regulate;
- promovarea și dezvoltarea activităților în parteneriat, între organizații orientate spre profit și organizații non profit în vederea dezvoltării economiei sociale;
- schimbul de bune practici în domeniul incluziunii sociale și economiei sociale, între actori regionali/locali, naționali și transnaționali din domeniul economiei sociale;
- dezvoltarea și îmbunătățirea serviciilor comunitare care stimulează implicarea în viața comunității a persoanelor excluse social;
- acreditarea/autorizarea programelor de formare/educație.

Cheltuieli acoperite

În cadrul unui proiect derulat cu finanțare europeană pentru dezvoltarea resurselor umane sunt acoperite următoarele tipuri de cheltuieli:

1. Cheltuieli cu personalul implicat în implementarea proiectului
2. Cheltuieli pentru derularea proiectului (servicii de sonorizare; traducere și interpretare; prelucrare date; întreținere, actualizare și dezvoltare aplicații informatice; achiziționare de publicații, materiale consumabile, închiriere locații/bunuri; rate de leasing; utilități; servicii de administrare a clădirilor; servicii de întreținere și reparare echipamente/și mijloace de transport; arhivare documente; amortizare active; cheltuieli financiare și juridice/notariale)
3. Cheltuieli aferente activităților subcontractate (externalizate), pentru care beneficiarul nu are expertiza necesară, cum ar fi: organizarea de evenimente, transport, cazare și/sau hrana participanților/personalului propriu, audit financiar extern, expertiză contabilă, editarea și tipărirea de materiale pentru sesiuni de instruire/formare, editarea și tipărirea de materiale publicitare etc.
4. Cheltuieli cu mijloace fixe (mobilier, aparatură, birotică, echipamente de protecție a valorilor umane și materiale; construcții - reabilitare/modernizare clădiri)
5. Taxe de certificare/evaluare/acreditare/autorizare
6. Subvenții/premii/burse

Grăbiți-vă să faceți o faptă bună și prindeți sesiunea depunerilor de proiecte din Decembrie 2010!

Articol realizat de firma de consultanţă BEPA Advisors Bucureşti

www.bepa.ro

SOMAŢIA DE PLATĂ

cea mai simplă cale pentru RECUPERAREA DEBITELOR

În prezent, cea mai simplă cale pentru recuperarea debitelor o reprezintă somaţia de plată. Baza legală: Ordonanţa Guvernului nr. 5 din 19 iulie 2001, privind procedura somaţiei de plată, cu modificările şi completările făcute prin: Rectificarea publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 492 din 23 august 2001, Legea nr. 295/2002, prin care a fost aprobată cu modificări Ordonanţa Guvernului nr. 5/2001, Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr. 142/2002, aprobată prin Legea nr. 5/2003 şi Legea nr. 195/2004.

Domeniul de aplicare îl reprezintă creanțe certe, lichide și exigibile, ce reprezintă obligații de plată a unor sume de bani, asumate prin contract constatat printr-un înscris ori determinate potrivit unui statut, regulament sau altui înscris, însușit de părți prin semnătură ori în alt mod admis de lege și care atestă drepturi și obligații privind executarea anumitor servicii, lucrări sau orice alte prestații.

Cererea privind creanța de plată a prețului se depune la instanța competentă pentru judecarea fondului cauzei în primă instanță conform Codului de procedură civilă. Nu este necesară parcurgerea, în prealabil, a etapei concilierii directe prevăzute la art. 720 indice 1 din Codul de procedură civilă.

Cererea de chemare în judecată trebuie să cuprindă: numele și domiciliul sau, după caz, denumirea și sediul creditorului; numele și domiciliul debitorului persoană fizică, iar în cazul debitorului per-

TRANSMANAGER.RO CAR FLEET

Click aici pentru un management eficient

Suntem aleși pentru 5 motive:

MOBILITATE: aplicația poate fi accesată din orice colț al lumii, de pe orice PC, laptop sau smartphone.

EFICIENȚĂ: optimizarea modului de lucru, creșterea productivității, controlul asupra costurilor și deciziile luate în urma analizării rapoartelor.

UTILIZARE INTUITIVĂ: utilizarea platformei se poate învăța în câteva ore.

FLEXIBILITATE: modificăm platforma pentru fiecare utilizator in parte, în funcție de nevoile fiecăruia.

UPGRADE GRATUIT: când platforma se modifică, utilizatorii beneficiază automat de cele mai noi functii.

TRANSMANAGER.RO este o platformă online de management administrativ și financiar al parcurilor auto. Se adresează administratorilor, persoanelor desemnate și / sau managerilor ce răspund de un parc auto și care doresc o optimizare eficientă a costurilor și a operațiunilor.
Mai multe detalii pe ***www.transmanager.ro*** sau la ***0740.71.73.76***

soană juridică, denumirea și sediul, precum și, după caz, numărul certificatului de înmatriculare în registrul comerțului sau în registrul persoanelor juridice, codul fiscal și contul bancar; sumele solicitate, temeiul de fapt și de drept al obligațiilor de plată, perioada la care se referă acestea, termenul la care trebuia făcută plata și orice element necesar pentru determinarea datoriei.

La cerere se anexează contractul sau orice alt înscris doveditor al sumelor datorate. Cererea și actele anexate la aceasta se depun în copie în atâtea exemplare câte părți sunt, plus unul pentru instanță.

Instanța judecătorească poate admite cererea creditorului în totalitate, o poate admite parțial sau o poate respinge.

Termenul de plată sub 30 de zile

Când în urma examinării constată că pretențiile creditorului sunt justificate, judecătorul emite ordonanța care va conține somația de plată către debitor, precum și termenul de plată. Termenul de plată nu va fi mai mic de 10 zile și nici nu va depăși 30 de zile. Judecătorul va putea stabili alt termen potrivit înțelegerii părților.

Împotriva ordonanței care cuprinde somația de plată, debitorul poate formula cererea în anulare, în termen de 10 zile de la data înmânării sau comunicării acesteia.

Cererea în anulare se soluționează de către instanța

competentă pentru judecarea fondului cauzei în primă instanță.

La cererea creditorului, ordonanța care cuprinde somația de plată, după caz, ordonanța împotriva căreia a fost introdusă cererea în anulare, care însă a fost respinsă prin hotărâre rămasă irevocabilă prin nerecurare ori prin respingerea recursului, va fi investită cu formulă executorie, potrivit dispozițiilor Codului de procedură civilă. Astfel investită, ordonanța constituie titlu executoriu, care se eliberează creditorului. Totodată, titlul, în copie, se comunică și debitorului.

Ordonanța privind somația de plată nu are autoritate de lucru judecat cu privire la fondul raporturilor juridice dintre părți, astfel că, în cazul respingerii cererii creditorului, acesta poate formula o nouă cerere de emitere a ordonanței cuprinzând somația de plată a debitorului.

Singurele probe admise în cadrul acestei proceduri sunt înscrisurile.

Costurile sunt reprezentate de taxa judiciară de timbru de 39 lei și timbru judiciar de 0,30 lei.

George IACOB-ANCA
Avocat, IACOB-ANCA & ASOCIAȚII
george@iacob-anca.ro

Volvo Trucks

Transportul de buşteni pe drumuri forestiere abrupte şi alunecoase cu încărcături de 74 tone solicită intens abilităţile unui autocamion forestier. De aceea, Volvo Trucks testează, în cadrul proiectului de transport forestier „One More Pile“ („Încă o stivă“), un camion cu o punte faţă motoare cu transmisie hidraulică.

Un camion pentru 74 tone de buşteni

Unul din cele trei camioane de test din cadrul proiectului „One More Pile“ a fost echipat de curând cu o punte faţă motoare cu transmisie hidraulică, ce poate fi cuplată atunci când camionul este condus pe drumuri alunecoase, în rampe abrupte cu aderenţă slabă ori în curbe strânse.

Combinația - un Volvo FH16 660 6x4 rigid cu 2 semiremorci și 11 axe - transportă o încărcătură de 74 tone și testează atât posibilitatea transportului cu o astfel de combinație, care are o lungime totală de 30 metri și mai mult spațiu de încărcare, cât și viabilitatea transportului lemnului direct din pădure până la gater sau la alți utilizatori industriali.

Lena Larsson

„Acest test ne oferă posibilitatea unică de a vedea cum putem optimiza la maximum puntea față motoare cu transmisie hidraulică pentru diferite condiții de condus“, spune Lena Larsson, managerul proiectului „One More Pile“ de la Volvo. „Această super-combinație ne furnizează foarte multe informații și experiență despre cum putem exploata cel mai bine transmisia hidraulică“.

Un proiect temerar

În ianuarie 2009, proiectul „One More Pile“ a demarat cu intenția de a reduce radical impactul operațiunilor de transport forestier din Suedia asupra mediului. Obiectivele propuse au în vedere reducerea numărului de vehicule, a emisiilor poluante și creșterea substanțială a siguranței traficului. Testul va dura trei ani și va concretiza rezultatele în operațiunile practice de fiecare zi, furnizând o valoroasă experiență pentru dezvoltarea unor soluții sigure și nepoluante, de care să benefi-

cieze atât mediul, cât și operatorii de transport.

Proiectul își propune să utilizeze noua tehnologie disponibilă pentru a determina două camioane forestiere să facă munca pe care o făceau trei vehicule. Rezultatele preliminare arată cum consumul de carburant și emisiile de dioxid de carbon sunt reduse cu 20% per tonă/kilometru.

Proiectele de cercetare reunite cumulează experiența Institutului de Cercetări Forestiere din Suedia, Administrația Suedeză a Drumurilor, Federația Suedeză a Industriilor Forestiere, Asociația Suedeză a Companiilor de Transport, SCA, Volvo Trucks, companii din industria auto, Agenția Guvernamentală Suedeză pentru Sisteme Inovative și Asociația Națională pentru Drumuri Private.

O nouă aplicaţie

Revenind la transmisia hidraulică, demn de subliniat este faptul că aceasta nu este o noutate în sine, dar utilizarea sa la autotrenurile forestiere de mare tonaj este cu desăvârșire nouă. În acest test, Volvo a ales să îmbine două motoare hidraulice (câte unul în fiecare roată a punții față), integrate în butucii roților și acționate de o pompă hidraulică cuplată la priza de putere acționată de motor.

„În acest fel, puntea față devine una motoare, independent de schimbătorul de viteze, și avem posibilitatea de a păstra transmisia asupra roților din față chiar și-n timpul schimbărilor treptelor de viteze sau când schimbătorul este în punctul mort“, explică Lena Larsson.

Îmbunătățirea capacității de trecere a vehiculului peste obstacole este evidentă. Pe pante extrem de abrupte și pe suprafețe alunecoase, camionul continuă să-și urmeze drumul în condiții în care altfel s-ar fi împotmolit.

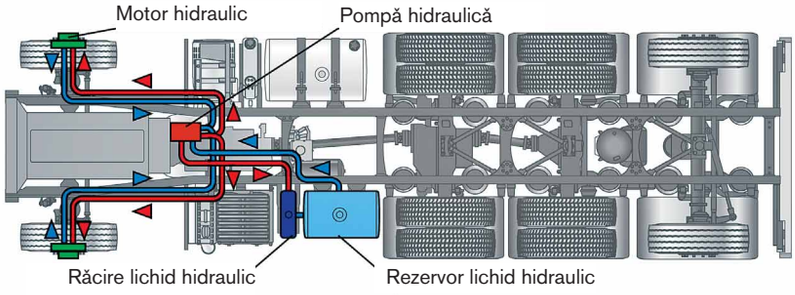
„Abia am început testul și deja am consemnat un potențial considerabil“, continuă Lena Larsson. „Ne vom continua analiza de-a lungul proiectului până-n 2012 și vom examina cum putem folosi această tehnologie pentru o manevrabilitate optimă“.

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

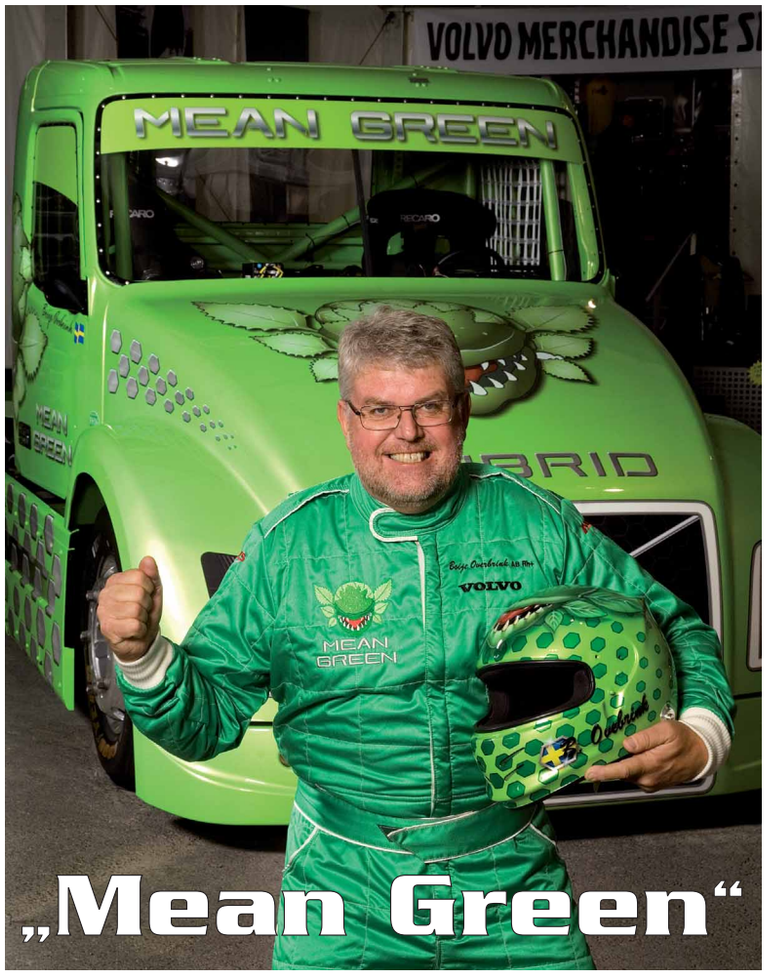
Principiul transmisiei hidraulice

Priza de putere montată pe motor acționează o pompă hidraulică care, la rândul ei, acționează motoarele hidraulice din roțile punții față. Aceste motoare hidraulice sunt încorporate în butucii roților și pot fi cuplate fie automat, fie manual, până la o anumită viteză maximă. Motoarele hidraulice pot funcționa independent de transmisia de pe puntea spate.

Punte față motoare cu transmisie hidraulică



VOLVO TRUCKS



„Mean Green“

Mean Green este un hibrid unic, construit de o echipă entuziastă de la Volvo Trucks, care plănuieşte să-l folosească în primăvara anului viitor pentru a doborî recordul de viteză pe distanţa de 1 km. La volan, va sta asul suedez al curselor de autocamioane, Boije Ovebrink.

„Elita experților Volvo în tehnologia vehiculelor hibride reprezintă forța motoare a acestui proiect. Sunt entuziaști, fără nici o excepție. Aș merge până la a spune că Mean Green este cel mai rapid camion hibrid din lume“, susține Ovebrink.

Recorduri

În noiembrie 2007, Ovebrink tocmai își doborâse propriul record de viteză pe 1 kilometru, datând din 2001, pentru camioane cu motor de 16 litri. A reușit asta atingând o viteză medie de 158,829 km/h cu camionul său roșu Volvo NH16, supranumit Vikingul Sălbatic. După succes, l-a întâlnit pe Staffan Juffors, președinte și director executiv al Volvo Trucks, împreună cu care a stabilit construirea celui mai rapid camion hibrid din lume.

Munca de proiectare abia demarase, când o echipă cehă a pretins că a doborât recordul lui Ovebrink. Ordinea trebuia restabilită, așa că inginerul Olof Johansson de la Volvo s-a apucat serios de treabă. A început să construiască un camion care putea stabili un nou record, dar care, de asemenea, putea fi reconfigurat în preconizatul camion hibrid de curse. Acel camion este acum denumit Mean Green, dar, la acea vreme, echipa a decis să nu instaleze încă propulsia hibridă.

Pentru a stabili un nou record, reducerea greutății era crucială. De exemplu, puntea față a fost turnată de experții de la fabrica de motoare Volvo din Skövde și ușurată de la 100 kg la 57 kg. Iar discul de ambreiaj pentru viteza 1 a fost îndepărtat din cutia de viteze, eliminând alte 7 kg. „Am desfăcut legăturile cablajelor și am îndepărtat toate firele de care mă puteam dispensa. Asta a însemnat aproape șase kilograme“, spune Johansson. Și lui Ovebrink i s-a cerut, de asemenea, să slăbească. „M-au făcut să le promit că voi slăbi 20 kilograme și, până acum, sunt la jumătatea drumului către ținta mea“, spune pilotul. Designerul Jonas Sandström de la Volvo a însumat multe ore cu programul său CAD pentru a obține forma aerodinamică optimă.

Cu numai câteva zile înainte de atacarea recordului, s-a anunțat că FIA nu a omologat rezultatul echipei cehe. Cu toate acestea, nu era nevoie ca planificatul efort de doborâre a recordului să fie contramandat. Ovebrink și echipa Volvo năzuiau să îmbunătățească recordul din 2007. Și, pe 9 iunie 2010, asta au și făcut. Noul record mondial de viteză pe distanța de 1 kilometru a fost stabilit la o viteză medie dusîntors de 166,7 km/h. Viteza maximă a fost de 260 km/h.

Atac la baionetă

Odată atins recordul, atenția tuturor s-a concentrat pe ceea ce proiectul urmărise de la bun început. „Olof a trecut imediat la atac. Chiar în aceeași zi în care a fost stabilit recordul, și-a scos trusa de scule și a început să modifice camionul pentru a construi ceea ce vedem astăzi - un hibrid rafinat“.

Camionul deja dispunea de un motor standard Volvo de 16 litri și 700 CP, cu o echipare incluzând două turbine de la Volvo Penta. Era o uzină care furniza o forță uriașă de 1.900 CP. Camionul a păstrat acea motorizare. Totuși, mai ușoara cutie de viteze automată Powertronic a fost înlocuită cu o versiune modificată a sistemului automatizat I-Shift, în așa fel încât transmisia să poată interacționa cu componenta care face din Mean Green un hibrid: motorul electric. Acesta furnizează încă 200 CP și un cuplu de 1.100 Nm. Rezultatul este un demaraj fulgerător de la zero, fără nici o întârziere specifică motoarelor diesel.

Camionul a fost testat în noiembrie în poligonul de încercare Volvo de la Hällered, iar în primăvara viitoare se va încerca stabilirea recordului pentru vehicule hibride de tonaj greu.

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

Planul Pirelli

Consiliul de Administrație al Pirelli a aprobat planul industrial pentru perioada 2011-2013, împreună cu viziunea privind dezvoltarea companiei până în 2015.

Producătorul italian de anvelope Pirelli va investi 1,9 miliarde euro până în 2015, din care 1,2 miliarde între 2011 și 2013 și 0,7 miliarde în 2014 și 2015, pentru a asigura dezvoltarea activității și valorificarea optimă a tendințelor pieței.

Creștere și rentabilitate

„Pirelli a încheiat cu succes procesul de transformare într-o companie pur dedicată producției de anvelope și și-a îndeplinit obiectivele înainte de termen. Într-o lume care se transformă rapid și în care apar noi zone de dezvoltare, am creat un plan care plasează compania în cea mai bună poziție posibilă din punctul de vedere al competitivității", a declarat Tronchetti Provera, președinte al grupului Pirelli (foto). Acesta a adăugat că acțiunile avute în vedere „vor permite companiei Pirelli să atingă o rată medie de creștere anuală de 8% pe durata planului, cu o rentabilitate între 10,5% și 11,5% în 2013". Potrivit oficialului, rezultatul va fi obținut în principal printr-o și mai mare concentrare asupra segmentului Premium, care înregistrează o creștere mai rapidă decât restul pieței, precum și în cadrul segmentului pieselor de schimb. Acesta din urmă, care reprezintă 75% din veniturile Pirelli, reduce la minimum, în opinia oficialilor companiei, expunerea segmentului de anvelope la încetinirea creșterii din sectorul auto și îi conferă o rentabilitate structurală mai ridicată decât cea a sectorului auto.

Investiții

Pirelli are în vedere mărirea investițiilor și capacității de producție pe segmentul Premium, precum și o reechilibrare a producției între economiile cu creștere rapidă, America Latină și piețele mature, prin modernizarea capacităților de producție și utilajelor, astfel încât, până în 2015, 60% din producție să se realizeze în fabrici cu o vechime de sub zece ani. „Aceste acțiuni ne vor permite să oferim produse reînnoite constant (în 2013, produsele noi vor reprezenta 30% din totalul vânzărilor), tot mai adaptate necesităților clienților, cu un impact redus asupra mediului și un nivel sporit de competitivitate, grație inovării continue a materialelor și proceselor tehnologice. Iar toate aceste lucruri se vor realiza exploatând potențialul mărcii și continuând să lucrăm cu o echipă de management tânără și multietnică", a adăugat Tronchetti Provera. Potrivit companiei, eficiența măsurilor implementate în baza planului pe 2009-2011, ajutată de revenirea înregistrată de nivelul cererii la sfârșitul lui 2009, a permis companiei Pirelli să își mărească obiectivele financiare de trei ori în cursul anului 2010 și să își îndeplinească mai devreme cu un an obiectivele prevăzute pentru 2011 în planul industrial precedent, acesta fiind motivul pentru care conducerea a ieșit cu un nou plan strategic de dezvoltare.

Dezvoltarea companiei Pirelli va fi susținută printr-o investiție totală de 1,9 miliarde de euro între 2011 și 2015, inclusiv în capacități de producție din România, în creștere față de cei 1,5 miliarde de euro investiți între 2006 și 2010. Aproape întreaga investiție (99%) va fi direcționată către sectorul anvelopelor, pentru a răspunde cererii tot mai mari a pieței, în special pe segmentul Premium, pe o piață pe care nu se anticipează un excedent al capacității de producție.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Un exemplu de responsabilitate

În pragul sărbătorilor de iarnă, Gebrüder Weiss continuă seria acţiunilor caritabile alături de Habitat for Humanity (Habitat pentru Umanitate) în lupta pentru îmbunătăţirea semnificativă a calităţii vieţii în România.

În prima săptămână a lunii decembrie, camioanele Gebrüder Weiss au ajuns pe șantierul Habitat for Humanity încărcate cu materiale de construcții și cu dorința de a oferi mai multor familii afectate de inundații din județul Bacău, posibilitatea de a petrece sărbătorile de iarnă într-o locuință decentă.

Materialele transportate de Gebrüder Weiss au fost livrate la centrul de resurse Habitat din comuna Mărgineni - județul Bacău, unde organizația non-profit pune la dispoziție pentru 80 de familii ale căror locuințe au fost afectate de inundațiile din vara lui 2010, materiale de construcții și echipamente care să îi ajute la reabilitarea caselor aflate într-o stare avansată de deteriorare.

3 ani de parteneriat cu Habitat for Humanity

Colaborarea dintre Gebrüder Weiss și organizația non-profit Habitat for Humanity a început în ianuarie 2010. Parteneriatul a fost semnat pe o perioadă de 3 ani, timp în care Gebrüder Weiss va asigura transportul materialelor necesare finalizării locuințelor pe șantierele Habitat din întreaga țară. Parteneriatul cu organizația care a ajutat până acum mai mult de 1.650 de familii în România are la bază dorința echipei Gebrüder Weiss de a se alătura demersului umanitar promovat de Habitat for Humanity.

Habitat pentru Umanitate caută să elimine adăpostirea sărăcăcioasă și lipsa de adăpost din întreaga lume și să facă din locuirea în condiții decente o problemă de conștiință și de acțiune perpetuă a comunităților afectate de această situație. Habitat for Humanity este o mișcare creștin-ecumenică, non-profit, care construiește și reabilitează locuințe pentru familii defavorizate.

Habitat for Humanity este o prezență activă în România prin programele la nivel național și prin organizațiile Habitat afiliate din Beiuș, Cluj, Pitești, Rădăuți, Craiova, Comănești și Cumpăna.

Cum funcţionează?

Concret, prin munca voluntarilor și donații financiare și materiale, Habitat for Humanity reabilitează și construiește locuințe

ADV 180/2010 RO

Gebrüder Weiss
www.gw-world.com
the orange way of Service Excellence
GWmoves

Aşteptări depăşite. Acestea trezesc entuziasmul clienților noştri. Cu o organizație proactivă, care funcționează în mod optim dincolo de frontiere şi angajați care conving prin competență şi orientare spre găsirea de soluții, lucrăm zilnic pentru a ne atinge obiectivul – trezirea entuziasmului clienților. Experimentați chiar dumneavoastră: GW moves.

Gebrüder Weiss
Transport si Logistica

Telefon +40.37.267.8417 www.gw-world.ro

simple, decente și accesibile ca preț. Familiile acceptate în programul Habitat trebuie să participe activ la ridicarea propriei case și la casele celorlalte familii beneficiare din comunitatea lor.

Habitat for Humanity nu face cadou locuințele pe care le construiește. Întregul program Habitat este orientat spre responsabilizarea familiilor și a comunității. Odată lucrarea terminată, costurile de construcție sunt achitate de familiile beneficiare în rate lunare, pe o perioadă de până la 20 de ani, fără profit. Odată ce costurile de construcție sunt achitate, familia intră în proprietatea deplină a locuinței.

Sumele încasate se consolidează în „Fondul pentru umanitate", un fond rotitor, prin care ulterior se pot demara alte lucrări și se vor ajuta mai multe familii. Aceleași principii se aplică și în cadrul programelor de renovare. Voluntariatul extern va fi mai redus decât în cazul construcției unei case noi, însă responsabilizarea familiei beneficiare rămâne aceeași. Achitarea costurilor reabilitării sau renovării se face pe o perioadă de până la 5 ani, după același principiu: fără profit.

O organizaţie care a produs o adevărată revoluţie

Habitat for Humanity a fost fondată în 1976 în SUA de către Millard și Linda Fuller și a revoluționat la nivel mondial conceptele de locuire socială, de voluntariat și de implicare socială a comunităților locale. În domeniul locuirii sociale, organizația a devenit una dintre cele mai importante din lume. Habitat cheamă toți oamenii, indiferent de statutul lor social sau economic, să lucreze împreună, în parteneriat, pentru a atinge acest scop de a elimina locuirea substandard. La nivel global, Habitat for Humanity Internațional a construit peste

350.000de locuințe sigure, decente și accesibile. Peste 1,75 milioane de oameni din mai mult de 3.000 de comunități din 100 de țări din întreaga lume au beneficiat de programele Habitat.

Gebrüder Weiss România

Rețeaua globală Gebrüder Weiss, prezentă în 25 de țări și 156 de locații este puternic susținută de o echipă ce numără 4.500 de angajați distribuiți în întreaga lume.

Cu 170 de specialiști în logistică, 12.000 mp capacitate de depozitare și un portofoliu impresionant de referințe primite în urma implementării eficiente a unor soluții logistice inteligente pentru clienții săi, Gebrüder Weiss SRL reprezintă cu succes în România compania sa mamă, Gebrüder Weiss GmbH, cel mai mare furnizor privat de servicii logistice și de transport din Austria. După mai bine de 16 ani de expertiză locală GW a atins un nivel premium al serviciilor oferite, calitate susținută de o rețea națională strategic dezvoltată în 8 locații: București, Arad, Sibiu, Oradea, Bacău, Cluj, Agigea și Craiova.

Continuăm seria studiilor preluate de Supply Chain Management Center de pe www.bestlog.org cu un exemplu privind importanţa reconfigurării supply chain-ului în funcţie de clienţi în cadrul companiei Basell Orlen Polyolefins.

Reconfigurarea supply chain-ului în funcţie de clienţi

Basell Orlen Polyolefins Sp. z o.o. (BOP) este un grup polonez specializat în producția de poliolefine. Grupul s-a înființat în martie 2003 prin fuziunea dintre Basell Europe Holdings B.V. și PKN ORLEN S.A. Grupul BOP este membru al familiei de companii Lyondell Basell și ORLEN. Fiecare dintre acționari deține 50% din pachetul de acțiuni. BOP este singurul producător de poliolefine din Polonia și cel mai mare producător local de mase plastice. BOP deține în Plok două fabrici de talie internațională, ce produc polietilenă și polipropilenă. Capacitatea anuală a fabricilor se ridica la 400 kt de polipropilene produse folosind tehnologia Spheripol deținută de compania Lyondell Basell și 320 kt de polietilenă de densitate mare produsă folosind tehnologia Hostalen, tehnologie deținută, de asemenea, de Lyondell Basell.

Împreună cu capacitatea de producție a instalației de polietilenă cu densitate mică, se ajungea la o capacitate anuală a întregii structuri de peste 800 kt de poliolefine. La Plock, materialele erau încărcate și livrate de pe platforma BOP Logistics, care era una dintre cele mai mari și moderne din Europa. Din BOP făcea parte compania de vânzări Basell Orlen Polyolefins Sprzedaz Sp. z o.o. (BOPS), care oferea produse de la Plock și materiale din portofoliul Lyondell Basell către combinatele de poliolefine poloneze. Produsele oferite de BOPS puteau fi implementate în mai multe modalități atât pe piața bunurilor de larg consum cât și pe piața industrială, printre acestea aflându-se producția de ambalaje, folii, textile, piese auto și conducte.

BOPS deținea o rețea extinsă de vânzări, dezvoltând canale de customer service și servicii tehnice pentru clienții din Polonia.

BOP își propunea să întâmpine cerințele producătorilor de mase plastice oferind produse calitativ superioare și soluții logistice potrivite cerințelor lor. În plus, BOP se preocupa de aspectele de ordin social și de mediu. Realizarea de livrări sigure și eficiente în succesiunea corespunzătoare era esențială în sectorul poliolefinelor. Ca răspuns la această provocare, BOP oferea produse de cea mai bună calitate, dezvoltând soluții logistice avansate.

Compania implementa proiecte unice de reconfigurare a supply chain-ului pentru a întâmpina așteptările producătorilor de mase plastice. BOP punea în aplicare strategia pentru dezvoltare continuă. Ca rezultat al celor mai bune practici, BOP îndeplinea cerințele unui mare producător de mase plastice localizat în Germania. Siguranța și punctualitatea livrărilor au fost îmbunătățite semnificativ după ce au fost întreprinse schimbări în structura supply chain-ului. Astfel, se realizau mai multe livrări prin transportul intermodal. În consecință, cele mai bune practici permiteau obținerea unor beneficii economice, sociale și de mediu pe termen lung.

Pe de o parte, compania asigura condiții sigure de muncă în locațiile sale cooperând cu mulți furnizori polonezi din supply chain. Pe de altă parte, BOP folosea „coridoare de transport ecologic“ utilizând, de câte ori era posibil, transportul intermodal. Toate acestea din cauza disponibilității limitate a semiremorcilor speciale pentru transportul poliolefinelor. BOP

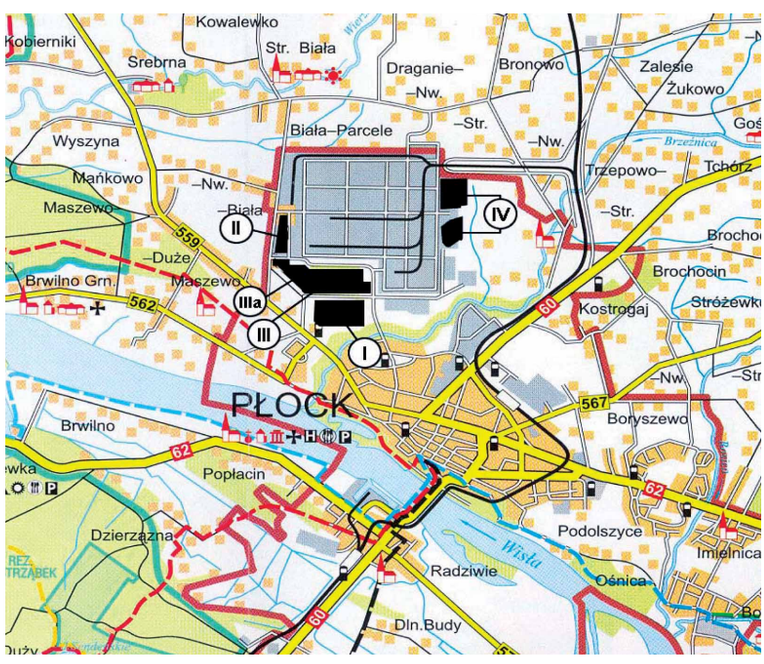
DEXION®

- Rafturi industriale portpalet
- Rafturi pentru marfă nepaletizată
- Sisteme de depozitare multietajate
- Soluţii pentru arhive şi birouri
- Soluţii mobile de depozitare
- Accesorii pentru rafturi
- Depozite automatizate
- Alte produse la comandă

www.dexion.ro

E-mail: office@dexion.ro

controla impactul activităţilor companiei asupra mediului înconjurător măsurând constant nivelul emisiilor. Tehnologiile companiei erau sigure pentru mediu, corespunzând celor mai înalte standarde din sector. BOP realiza livrări către producători din diverse regiuni geografice. Obiectivul cel mai important era organizarea de livrări în maniera cea mai eficientă. Pentru atingerea acestui obiectiv, BOP a implementat proiecte de reconfigurare a supply chain-ului. Aceste soluţii erau conduse conform nevoilor specifice ale pieţei.



Soluţia în faza iniţială

Unul dintre cei mai mari achizitori ai produselor BOP se situa în Germania de Vest.

Acesta comanda volume mari din produsele „A“ și „B“ solicitând cele mai bune soluții logistice posibile. Cei mai importanți factori erau siguranța, punctualitatea (98% din livrări fără întârzieri) și flexibilitatea. În plus, realizarea livrărilor în succesiunea corespunzătoare era esențială datorită optimizării costurilor producătorului. La începutul colaborării cu acest achizitor, BOP a inclus două hub-uri în sistemul logistic. Ambele erau localizate în Germania. Distanța de la locațiile producătorului la primul hub era de 200 km iar față de al doilea de 500 km. Produsele erau transportate pe calea ferată către ambele huburi iar apoi pe cale rutieră către destinația finală. Alternativ, ambele produse erau livrate direct din Plock către locațiile de recepție pe cale rutieră (1.300 km). Acest model necesita implicarea a trei cărăuși diferiți. Acest sistem era caracterizat de lipsa clarității responsabilităților fiecărui cărăuș. În plus, succe-

siunea corespunzătoare a livrărilor nu putea fi asigurată. Mai mult, rata livrărilor fără întârzieri nu era satisfăcătoare. BOP a făcut eforturi pentru reconfigurarea structurii supply chain-ului.

Soluţia în stadiul final

În primul rând, structura sistemului era una schimbată. În zilele noastre, cel mai bun model include două hub-uri însă numai unul din punctele inițiale împreună cu noul punct localizat la 60 km depărtare de locațiile de recepție. În plus, se stabilise transportul feroviar între Plock și noul hub. Ca rezultat, împărtășirea transportului intermodal a crescut semnificativ de la 50% la 90% din volumul bunurilor. În acel moment, toate livrările din produsul „A“ erau intermodale. Produsul „B“ era livrat direct de la Plock către locația achizitorului.

În modelul optim din clasa principală, o parte din produse erau transportate pe cale feroviară. BOP coopera cu un furnizor de servicii logistice specializat în transporturi feroviare. Furnizorul de servicii logistice organiza și gestiona livrările în succesiunea corespunzătoare.

Acest proiect de reconfigurare a structurii supply chain-ului reprezenta un exemplu deosebit de cele mai bune practici concentrându-se pe următoarele aspecte: schimbarea localizării hub-urilor și utilizării transportului intermodal la scară largă. Acest proiect ilustrează în special nevoia de îmbunătățire continuă a soluțiilor logistice demonstrând, de asemenea, că schimbările dintr-un supply chain sunt conduse în special de așteptările companiei ce recepționează produsele. În acest caz, soluțiile au adus numeroase avantaje companiei și acționarilor acesteia.

Provocări

Provocarea1: Localizarea hub-urilor pentru asigurarea unui flux eficient de produse în supply chain. Distanțele dintre aceste puncte și locațiile companiei achizitoare jucau un rol important. BOP a reacționat prin selecția unei alte locații din terminalele europene pentru containere disponibile.

Provocarea 2: Era necesar accesul la infrastructura de transport și la rețeaua de conexiuni necesare organizației pentru livrări intermodale la o scară de acest tip.

Provocarea 3: Realizarea livrărilor în succesiunea corespunzătoare (management loturi).

Provocarea 4: Alegerea unui furnizor de servicii logistice specializat în livrări pe calea ferată, care să îndeplinească toate cerințele privind transportul de poliolefine.

Lecţii învăţate

- Principalul factor determinant al reconfigurării unice a supply chain-ului reprezintă o sincronizare cu strategia de business. BOP a gestionat toate schimbările necesare.
- Reconfigurarea supply chain-ului era orientată pe procese. În consecință, a avut un impact semnificativ asupra diverselor procese - ex.: transport, depozitare, managementul stocurilor, relațiile cu companiile ce realizau recepțiile.
- Soluțiile logistice susțineau construirea relațiilor de succes pe termen lung pe piața B2B. Sursa avantajului competitiv a BOP nu era numai producția de bunuri de calitate superioară, ci și managementul logisticii și supply chain-ului.
- Cele mai bune practici puteau fi implementate în strânsă cooperare cu furnizorii de servicii logistice ale căror competențe erau necesare companiei. Partenerul logistic al BOP garanta organizarea livrărilor intermodale de calitate superioară în succesiunea corespunzătoare.
- Dezvoltarea celor mai bune practici necesita îmbunătățire continuă. Această îmbunătățire era importantă în special pe piețele cu o competitivitate ridicată.

Factori de succes

- Acces la infrastructură
- Schimbări corespunzătoare în procesele logistice din supply chain
- Implementarea soluțiilor corespunzătoare companiilor ce recepționau mărfurile
- Creativitatea managerilor de logistică din cadrul Basell Orlen Polyolefins
- Cooperare în parteneriat cu furnizori de servicii logistice cunoscuți și specializați

Beneficii

Acest proiect de best practices permitea atingerea efectelor scontate la nivel economic, social și de mediu. BOP proiectase supply chain-ul pentru obținerea de rezultate pozitive pe termen lung. Cele mai importante beneficii au fost obținute la nivel economic. La nivel social și de mediu, rezultatele au fost recunoscute, dar nu au fost măsurate.

Beneficii la nivel economic

- Satisfacția producătorilor importanți de mase plastice prin îndeplinirea cerințelor de dead lineuri scurte și management succesiv al loturilor
- 99% livrări fără întârzieri
- Creșterea capacității de încărcare a vehiculelor de transport (de la nivelul maxim de 25 de tone pentru transportul rutier până la 27 de tone pentru livrările intermodale)
- Eficacitate sporită în managementul stocurilor
- Scăderea costurilor logistice pe locație cu 10%

Beneficii la nivel de mediu

- Dezvoltarea de „coridoare de transport ecologic“ în țările europene
- Locații și vehicule mai eficiente
- Impact pozitiv asupra utilizării rezultatelor
- Reducerea emisiilor de CO_2
- Scăderea consumului de combustibil

Beneficii la nivel social

- Scăderea numărului de camioane de pe drumurile europene
- Reducerea numărului de accidente de pe drumurile europene
- Impact pozitiv asupra curățeniei aerului
- Influență pozitivă indirectă asupra sănătății societăților locale

Transferabilitate a beneficiilor

- Beneficii transferabile la nivel geografic
- Beneficii transferabile în alte sectoare, însă industria respectivă trebuie să includă produse ce pot fi transportate eficient pe cale feroviară

Limitări

- Acces la infrastructură și sisteme critice de conectare
- Volumele achiziționate trebuie să fie suficient de mari pentru a asigura eficiența livrărilor pe cale feroviară
- Caracteristicile produselor joacă un rol foarte important.

Adriana PĂLĂŞAN
Managing Partner Supply Chain Management Center
www.esupplychain.eu

Practică în logistică

Aproximativ 100 de studenţi ai facultăţilor de Comerţ şi Marketing din cadrul Academiei de Studii Economice Bucureşti au participat, la sfârşitul lunii decembrie, la cea de-a treia întâlnire din acest an cu reprezentanţii Asociaţiei Române de Logistică (ARILOG). Acţiunea a vizat prezentarea ARILOG şi a celor două proiecte care vin în sprijinul studenţilor, din partea mediului de afaceri, încă din momentul începerii specializării lor (indiferent că sunt la ciclul de licenţă, studii aprofundate sau studii doctorale).

Proiectul „Practică în Logistică“ se încadrează în programul ARILOG de responsabilitate socială, prin care asociația își propune să aibă un rol activ în creșterea specialiștilor și educarea resurselor umane. „Acest proiect vine în întâmpinarea necesităților studenților de a se dezvolta și de a avea o interacțiune directă cu mediul de afaceri și în sprijinul industriei de logistică, ce suferă din cauza lipsei de personal specializat“, se arată într-un comunicat ARILOG. Succesul acestui proiect va fi măsurat de acum înainte prin performanța pe care studenții participanți vor trebui să o atingă în primele lor experiențe de muncă și prin gradul de atragere a acestora, după absolvire, către industria de logistică și supply chain-ul operațiunilor desfășurate în România, dar și global. Conform comunicatului citat, pentru realizarea caietului de practică, studenților li se va prezenta compania în care urmează să își efectueze stagiul de practică, solicitându-li-se realizarea unei analize având ca scop final propunerea de soluții pentru îmbunătățirea activității acesteia. Pe de altă parte, în urma realizării stagiului de practică de 280 de ore (7 săptămâni), reprezentanții companiilor implicate în acest proiect vor efectua o apreciere a studentului privind atât calitatea activității desfășurate și gradul de însușire a cunoștințelor teoretice și practice.

ARILOG pentru studenţi

Programul își propune vizitarea structurilor logistice (spații de producție, depozitare sau distribuție a produselor) pentru o mai bună înțelegere a modului în care produsele sunt ambalate sau livrate și cum ajung acestea la consumatori. În cadrul întâlnirii de la sfârșitul lui noiembrie, a fost anunțată și gazda primei vizite din acest program, compania Groep H.Essers. Aceasta va avea loc la jumătatea lunii ianuarie 2011, iar transportul studenților va fi asigurat de gazde, așa cum a menționat Robert Pasaniuc, Business Development Manager - Groep H.Essers.

Asociația Română de Logistică, ARILOG, a încercat pe parcursul celor două ore petrecute cu studenții să-i atragă către domeniul logisticii și prin intermediul jocurilor logistice (picking, aranjare pe paleți, înfoliere etc), organizate de Romeo Dumitru, președinte ARILOG, cu sprijinul celor doi vicepreședinți, Adriana Pălășan și Laura Simion, dar și prin vizualizarea imaginilor reprezentând un depozit cu mărfuri ADR sau prin povestiri despre breaslă. În cadrul aceleiași întâlniri, a fost prezentat și concursul „Henkel Innovation Challenge“, Henkel România dând startul primei selecții naționale a competiției Henkel Innovation Challenge, un concurs internațional dedicat tuturor studenților interesați de economie și inovație. Tema competiției este dezvoltarea unui produs inovator al companiei Henkel pentru anul 2050.

Condiţii de organizare şi participare în cadrul programului ARILOG pentru studenţi:

- Minimum 15 studenți pentru fiecare vizită. În cazul în care numărul minim de participanți nu va fi întrunit, vizita respectivă se va reprograma.
- Transportul se va face în grup organizat, cu autocarul. Accesul în autocar se face pe baza legitimației de student.
- După fiecare vizită efectuată, studenții vor prezenta, in calitate de viitor director de logistică, 5 măsuri de îmbunătățire a activităților în depozitul sau fabrica vizitată, întreprinse de ei la ocuparea postului. Toate propunerile vor fi trimise către reprezentanții structurii logistice vizitate.

Așteptăm și implicarea dumneavoastră în cadrul acestor proiecte. Dacă doriți să fiți gazda programului „ARILOG pentru Studenți“ sau dacă doriți să primiți studenți în practică, vă rugăm să ne contactați pe adresa de e-mail: arilog@rdsmail.ro sau la telefon: 0740 199 919.

FM Logistic şi sanofi-aventis au anunţat, la finalul lunii noiembrie, definitivarea unuia dintre cele mai moderne centre de distribuţie de pe piaţa farmaceutică autohtonă.

Parteneriat FM Logistic şi sanofi-aventis

5,5 milioane de cutii cu medicamente sanofi-aventis sunt depozitate în medie pe lună, pe o suprafață de 2.500 mp din cadrul platformei FM Logistic din Chiajna. Valoarea investiției FM Logistic necesară adaptării depozitului conform reglementărilor și standardelor farmaceutice a fost de peste 700.000 euro.

Complexitate pe termen lung

Reprezentanții FM Logistic și cei ai grupului sanofi-aventis au definitivat procedurile operaționale necesare funcționării noului centru de distribuție a medicamentelor comercializate de către grupul farmaceutic în România. Noua platformă de depozitare se întinde pe o suprafață totală de 2.500 mp și are o capacitate de 3.500 paleți, echivalentul a 5,5 milioane de cutii cu medicamente vândute în medie pe lună. Parteneriatul a fost încheiat pe o perioadă de 5 ani și include servicii de management al platformei de depozitare în conformitate cu cerințele și normele europene GSP (Good Storage Practices) și GDP (Good Distribution Practices) corespunzătoare produselor farmaceutice, incluzând servicii logistice de recepționare, depozitare, manipulare și pregătire pentru expediție, precum și gestionarea informatică a fluxurilor de produse.

Noua platformă este, în prezent, singurul depozit utilizat pentru distribuția produselor grupului sanofi-aventis fabricate în România, precum și a celor fabricate în UE și Turcia. Prin intermediul actualului centru de distribuție, se derulează întreaga activitate comercială a grupului sanofi-aventis în România. Centrul este operațional încă din luna aprilie a anului în curs și, în 6 luni de funcționare, peste 32 milioane de unități comerciale au ajuns, prin intermediul său, la partenerii sanofi-aventis și la pacienții români. În același timp, depozitul pe care grupul sanofi-aventis îl deține în Bdul Theodor Pallady din București va continua să își desfășoare activitatea ca depozit de producător al Zentiva S.A.. Normele și standardele de funcționare ale noului depozit sunt periodic auditate și verificate printr-un program riguros de management al calității asigurat atât de sanofi-aventis cât și de FM Logistic, în timp ce autorizarea pentru funcționare este eliberată de către Agenția Națională a Medicamentului și Dispozitivelor Medicale.

Particularităţi

Depozitul are în dotare instalații de măsurare și control ale condițiilor de temperatură și umiditate, instalate în urma unor mapări termice repetate ale clădirii (iarna și vara), capabile să asigure intervalele specificate de producător pentru depozitarea în condiții normale (maxim 25 grade C) sau în condiții de frig (între 2 și 8 grade C),

Cătălin Olteanu - Heel

partiționări speciale pentru anumite categorii de medicamente (stupefiante, psihotrope, produse citotoxice etc), sisteme de depozitare și echipamente de manipulare marfă (reachtruck-uri, scannere și instalații aferente), instalație independentă de alimentare cu energie electrică și un sistem special pentru îndeplinirea condițiilor de securitate (acces control, camere video etc).

„În urma preluării companiei Zentiva de către grupul sanofi-aventis, în martie 2009, a rezultat un portofoliu complex, cu peste 350 de produse disponibile pe piața farmaceutică autohtonă și cu volume foarte mari. Una din 8 cutii cu medicamente distribuită la nivel național este produsă în cadrul grupului sanofi-aventis. Suntem lideri în volum, cu o prezență națională puternică pe toate segmentele de distribuție: farmacii, spitale și programe naționale. Decizia deschiderii unei noi platforme de depozitare a venit, așadar, ca urmare a nevoii de unificare și optimizare a procesului de distribuție. Datorită profesionalismului, standardelor de operare și tehnologiei performante integrate platformei logistice, FM Logistic a reușit să răspundă acestei nevoi, garantând un management de depozitare eficient și sigur“, a declarat Dan Ivan, Country Head sanofi-aventis România.

„Segmentul farmaceutic reprezintă o direcție strategică de dezvoltare pentru FM Logistic, dovadă fiind și achiziția în iulie 2010 a pachetului majoritar de acțiuni al companiei Aexxdis, lider european în logistica produselor farmaceutice. Această tranzacție reprezintă dovada că una din direcțiile strategice de business la nivel de grup este extinderea zonei de expertiză logistică de la produsul logistic standard la cel farmaceutic. Parteneriatul cu sanofi-aventis a dat naștere unuia dintre cele mai moderne centre de distribuție de pe piața farmaceutică românească. Valoarea investiției necesare adaptării depozitului din Chiajna în conformitate cu reglementările și standardele de calitate specifice industriei a fost de peste 700.000 de euro. Suntem încântați să demarăm activitatea noastră în sectorul farmaceutic românesc alături de cel mai puternic jucător local“, a declarat Cătălin Olteanu-Heel, General Manager FM România.

Dan Ivan

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Operatorul logistic Gefco a aniversat, la jumătatea lunii noiembrie, 5 ani de activitate a filialei sale din România, iar rezultatele atinse sunt semnificative - numai în primele trei trimestre ale anului 2010 compania a înregistrat o cifră de afaceri de 22,04 milioane euro.

Gefco - 5 ani în România

Gefco România a confirmat poziția de referință pe piața locală, devenind unul din punctele strategice ale grupului Gefco în Europa Centrală și de Est. Strategia de extindere a grupului în această regiune continuă prin deschiderea unei sucursale Gefco în Bulgaria, care va deveni operațională în decembrie 2010.

Bilanţ la aniversare

Jucător de referință în materie de logistică pentru domeniul industrial, grupul Gefco este unul dintre liderii mondiali în logistică auto și se clasează între primele 10 companii de logistică la nivel european. Gefco deține filiale în 150 de țări și înregistrează indici anuali de activitate impresionanți: 2,5 milioane de vehicule transportate (50% pe calea ferată și maritimă), proiectarea a 1.800 de soluții logistice, 80 de platforme logistice, un parc feroviar și auto care însumează 4.200 de vagoane, 3.000 de camioane și 30 de vase.

Christophe De Korver

Poziţia în ţara noastră

Gefco România are capacitatea de a oferi întreaga gamă de servicii logistice a grupului Gefco și operează în prezent cu peste 150 de clienți de pe piața locală. „Îmi face o deosebită plăcere să anunț că în acești 5 ani de când activăm pe piața românească am reușit să câștigăm încrederea clienților atât prin calitatea serviciilor oferite, cât și prin strategia implementată. Politica noastră vizează promovarea soluțiilor sustenabile și a inovațiilor tehnologice, însă cred că secretul reușitei noastre, care ne asigură, totodată, și viitorul, constă în calitatea și viziunea echipei Gefco. Ne propunem să continuăm acest parcurs al performanței, să ne consolidăm poziția de referință pe piața din România, și, desigur, să creștem numărul clienților care aleg serviciile Gefco“, a declarat Christophe De Korver, Managing Director Gefco România.

În cei 5 ani de activitate, Gefco România a pus accent pe dezvoltarea și implementarea de scheme logistice complexe ca transportul intermodal, depozitare, transport feroviar, aerian și maritim. În acest interval, compania și-a dovedit expertiza în mai multe arii industriale: industria auto, bunuri de larg consum, vehicule pe două roți, echipamente și mașini agricole, produse electronice și electrocasnice.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Profil Gefco România

- Cifră de afaceri în 2009: 22,8 milioane euro
- Cifră de afaceri în primele trei trimestre din 2010 (ianuarie-septembrie 2010): 22,04 milioane euro
- 71 de angajați în prezent
- 50 de clienți
- 2 platforme logistice: Arad și București
- 3 centre auto: Mioveni, Curtici și București
- Certificat de calitate ISO9001 obținut în iunie 2009, ISO14001 este în curs de obținere.

TEST FEHRENKÖTTER

7 MĂRCI ÎN COMPETIȚIE TIMP DE 3 ANI

RENAULT PREMIUM ROUTE NUMĂRUL 1 CU :

401 325 KM PARCURȘI, 0 IMOBILIZĂRI, 63,34 CENȚI PE KM, 32,4 LITRI LA 100 KM.

Test realizat de compania germană Fehrenkötter, specialist în transport internațional de mașini agricole, rulote și vehicule de transport, în parteneriat cu revista Trans Aktuell. Obiectiv : identificarea vehiculului cu utilizarea cea mai economică și cu cel mai mic consum de carburant. După 3 ani de exploatare în condiții reale, **Renault Premium Route** a fost recunoscut campion în ceea ce privește costurile de exploatare și consumul.

BRAS TRUCKS
Iasi
Tel. 0232/276 322
Fax 0232/276 322
GSM: 0745 340 888

DEDEMAN CAMIOANE
Bacau
Tel. 0234/573 030
Fax 0234/573 029
GSM: 0748 239 304

DUMATRUCKS BRASOV
Brasov
Tel. 0268/474 404
Fax 0268/474 094
GSM: 0726 187 002

DUMATRUCKS CRAIOVA
Craiova
Tel. 0251/339 421
Fax 0251/307 632
GSM: 0727 500 914

DUMATRUCKS
Bucuresti
Tel. 0372/183 200
Fax 021/369 7032
GSM: 0727 500 914

IPSO BUCURESTI
Bucuresti
Tel. 021/207 20 00
Fax 021/207 20 01
GSM: 0744 516 130

NOVO TRUCKS
Cluj - Napoca
Tel. 0264/266 605
Fax 0264/266 605
GSM: 0734 771 101

PREMIUM TRUCKS
Oradea
Tel. 0259/411 178
Fax 0259/411 179
GSM: 0748 201 748

SIDER TRACKS 2000
Calarasi
Tel. 0242/331 833
Fax 0242/331 833
GSM: 0742 151 110

RENAULT TRUCKS România
Bucuresti, Tel: 021 528 02 50,Fax: 021 528 02 55, GSM: 0747 028 539

RENAULT TRUCKS

2010 la Bilanţul Logistic

A mai trecut un an. Suntem în febra sărbătorilor de iarnă şi începem să facem bilanţul activităţii pe care mulţi dintre noi o vor încheia chiar pe 31 decembrie.

Cum a fost anul acesta pentru logistica românească?

Voi încerca în rândurile de mai jos să prezint punctul meu de vedere atât ca observator, cât și ca participant activ în parteneriatele pe care le-am încheiat.

Am grupat întâi considerațiile pozitive pe care le-am înregistrat pe parcursul anului:

1. Avem peste 10.000 km de drumuri pe care le putem utiliza cu încărcătura maximă autorizată de 40 t;

2. A crescut importanța logisticii în tot mai multe companii și sunt derulate programe de optimizare și reducere a stocurilor și, implicit, a costurilor provocate de acestea;

3. Teoriile a căror aplicare era considerată nu cu mult timp în urmă ca făcând parte din orizontul îndepărtat, astăzi sunt instrumente aplicate cu succes și multiplicate exponențial de companiile care le-au verificat utilitatea;

4. Se dezvoltă conceptul de parteneriat la nivel operațional între client și furnizor;

5. Metoda licitațiilor pentru alegerea celui mai bun furnizor de servicii reprezintă normalitatea;

6. A început să se echilibreze balanța între cerere și ofertă în domeniul transporturilor;

7. Se fac analize mult mai responsabile și precise pentru luarea deciziilor de internalizare sau externalizare;

8. Marile companii internaționale încep să-și concentreze operațiunile și se prefigurează poli logistici operabili pe termen lung (nu neapărat în România);

9. Multe companii aleg să investească în soluții informatice pentru managementul depozitelor transporturilor și previzionării;

10. Investițiile se realizează numai dacă este nevoie și se măsoară de două ori înainte de a lua decizia;

11. Companiile au înțeles că normalitea este cea în care trăim astăzi, în care riscurile fac parte din cotidian și un bun manager ține cont și le „bugetează“ permanent.

12. Companiile internaționale, pentru prima dată, au plecat la vânatoare de operatori din domeniul

Câteva inițiative noi care au creat vizibilitate mișcării logistice în România 2010:

1. Concursul lunar de evaluare a cunoștințelor din logistică, organizat de ZIUA CARGO împreună cu SUPPLY CHAIN MANAGEMENT CENTER - un succes repurtat atât la cititori cât și la sponsori

2. Dezvoltarea unui program de atragere a studenților pentru activități de practică și internship de către ARILOG

3. Vizite la companii pentru copii, studenți și membri ai asociației organizate de ARILOG

4. Inițiativa organizării unei expoziții în paralel cu conferința ARILOG

5. Demersul derulat cu succes de către FORT pentru alinierea greutății pe axă și a tonajului maxim admis pe drumurile publice naționale

6. Schimbarea regulilor de derulare a certificării ELA - trecerea de la examen integral la examinări parțiale a dus la creșteri semnificative ale numărului de candidați

7. Creșterea numărului celor care au aplicat pentru nominalizările premiilor din transporturi și logistică organizate de ZIUA CARGO și ARILOG

8. Proiectul strategic de dezvoltare profesională inițiat de către UNTRR utilizând fonduri europene

9. Inițierea unor cursuri profesionale de calificare pentru personalul din depozit, mai mult decât simpla manipulare a echipamentelor în depozit, de către SUPPLY CHAIN MANAGEMENT CENTER

10. Organizarea unor evenimente de informare logistică și networking în țară, prin implicarea unor operatori logistici de renume, de către ZIUA CARGO, SUPPLY CHAIN MANAGEMENT CENTER și ARILOG

Supply Chain
management center

~ noi nu reinventăm roata, ci o facem să se învârtă ~

Programe de consultanță şi training în domeniul Logisticii şi Supply Chain-ului

SERVICIILE DE CONSULTANȚĂ business proconsult vizează:

- Managementul Organizațional
- Optimizarea Proceselor
- Project Management
- Analiza Performanței
- Design Strategie
- Design Organizațional
- Design Procese
- Design SOLUȚII

Cursuri IN HOUSE - DESCHISE - DE SPECIALIZARE*

- Managementul Logisticii şi Supply Chain-ului
- Managementul Achizițiilor şi Stocurilor
- Managementul Depozitării
- Managementul Operațiunilor
- Managementul Transportului şi Distribuției
- Program Dezvoltare Recepționişti
- Gestionarea Flotelor de Autovehicule
- Vânzarea Serviciilor de Transport
- Managementul Serviciilor
- Supply Chain TEAM BUILDING**

* Cursurile de specializare au recunoaştere națională.
** Program specializare Team Building pentru departamentele de logistică (achiziții, depozitare, transport)

Tel/Fax: 00-40-21-410-60-61, Cell: 00-40-747-228 787; 00-40-745-522 216; Web: www.supply-chain.ro

transporturilor și logisticii pentru a-și completa competențele lipsă pe piața românească;

13. Pentru plutonul de excelență se bat acum companii românești care au demonstrat că se poate;

14. Se menține o tendință de stabilitate a personalului chiar și la nivelele de calificare inferioare.

Sigur că toate cele afirmate mai sus nu se aplică 100% la toate companiile din piață, însă, cu siguranță, reprezintă un trend care este din ce în ce mai puternic.

La acestea de adaugă și considerațiile negative:

1. Infrastructura nu s-a schimbat prea mult;

2. Angajații din domeniul logistic (cu accent pe domeniul inferior) sunt în general nepregătiți și cu vederi limitate;

3. Oamenii din transporturi încă se țin departe de oportunitățile de întâlnire a clienților și în care se pot promova;

4. Dezvoltarea companiilor de transport, cu mici excepții, a rămas la nivelul anului 2000;

5. Peștii mari îi mănâncă (a se citi omoară) pe cei mici;

6. Lipsa competențelor manageriale a dus la o selcție naturală accelerată;

7. Nu avem statistici și nici instrumente pentru a colecta datele din industria de transport și logistică;

8. Pozițiile politice care au tangență cu transportul în orice formă și logistică în general sunt departe de așteptările noastre;

9. Nu avem o piață bine definită și nici susținerea organismelor de resort petru a o reglementa la nivel de funcțiuni existente pe piață și nu fabricate în laborator.

Un an pozitiv

Fără a fi subiectivă și privind piața logistică per ansamblu, consider că anul 2010 a fost un an pozitiv pentru industria logistică, un an în care piața s-a maturizat mult și acțiunile întreprinse de diverșii jucători sau grupuri de jucători au fost în linie cu conceptele economice moderne de parteneriat, optimizare, dezvoltare de Supply Chain-uri.

Pentru că a fost un an prolific și din punct de vedere al inițiativelor, mă simt obligată să adaug la final o listă a inițiativelor de care am auzit, lista rămânând deschisă pentru a fi completată de către cei care au fost implicați în acestea.

Termin aceste rânduri într-o notă optimistă, având siguranța că suntem pe drumul potrivit pentru performanță și, lucrul cel mai important de menționat, noi toți din domeniu știm acest lucru.

Vă urez un an liniștit, plin de împliniri și certitudini și vă aștept să dovediți în fiecare zi că breasla logisticienilor are încă multe de spus la noi și în lume.

„La mulți ani!"

Adriana PĂLĂȘAN
Managing Partner Supply Chain Management Center,
Vicepresident ARILOG

MĂSOARĂ-ȚI cunoștințele de logistică! (13)

Câștigătorii lunii NOIEMBRIE

Florentina Elena Dragomir, Rodica Harangus și Mircea Turc

Ei au fost aleși prin tragere la sorți din cei 19 concurenți care au răspuns corect. Felicitări merită, însă, toți cei 54 de concurenți care au participat în cadrul etapei din luna noiembrie.

Concursul de cunoștințe generale în domeniul logisticii lansat de ZIUA CARGO și compania de consultanță și training în logistică Supply Chain Management Center continuă cu etapa a 13-a. În fiecare lună, publicăm 3 întrebări tip grilă, pentru ca, în luna următoare, să dăm publicității variantele corecte de răspuns. Câștigătorii sunt stabiliți prin tragere la sorți dintre persoanele care răspund corect.

Lista concurenților care au răspuns corect: Adrian Nine, Nicoleta Atirnateanu, Livia Grindea, Cristina Codrean, Florentina Elena Dragomir, Rodica Harangus, Alina Sasu, Liliana Toma, Monica Darabus, Mircea Turc, Daniel Fulas, Cristina Orvas, Alexandra Ioana Popescu, Alina Madalina Ion, Florin Genet, Adrian Carausu, Vlad Ionescu, Aurelia Balan, Sebastian Atirnateanu.

Întrebările lunii NOIEMBRIE (etapa 12) și răspunsurile corecte

1. Prin Service Post Vânzare se înțelege:

a. Variații reduse ale ieșirilor unui proces
b. Corelarea cu documentația, termenele limită sau standardele industriei
c. Rezolvarea plângerilor clienților sau verificarea satisfacerii clienților - CORECT
d. Caracteristicile corelate

2. Pentru articolele catalogate de clasa A în urma analizei ABC, valoarea acestora trebuie revizuita/controlată:

a. Zilnic - CORECT
b. Periodic
c. Ocazional
d. Niciodată

3. Acuratețea livrării reprezintă raportul (exprimat în valori absolute sau procentual), măsurat pe un anumit interval de timp, între:

a. Numărul de comenzi înregistrate în sistem ca fiind cerute către furnizori și Numărul total de comenzi sau linii de comandă livrate de către furnizori
b. Numărul de comenzi sau de linii de comandă comunicate că pot fi livrate de furnizori și Numărul total de comenzi sau linii de comandă livrate de către furnizori
c. Numărul de comenzi sau de linii de comandă livrate cu articole și cantități corecte și Numărul total de comenzi sau linii transmise pentru a fi livrate furnizorilor
d. Numărul de comenzi sau de linii de comandă livrate cu articole și cantități corecte și Numărul total de comenzi sau linii de comandă livrate de către furnizori - CORECT

Întrebările lunii DECEMBRIE (ETAPA 13)

1. Conceptul de Supply Chain se referă la:

a. rețeaua de servicii, materiale și fluxuri informaționale care leagă procesele firmei de relații cu clienții, relații cu furnizorii, realizarea comenzii, de procesele furnizorilor și clienților companiei
b. este rețeaua de servicii, materiale și fluxuri informaționale care leagă procesele firmei de cele ale furnizorilor săi
c. este rețeaua de servicii, materiale și fluxuri informaționale care leagă procesele firmei de cele ale clienților săi
d. este rețeaua de servicii, materiale și fluxuri informaționale și procese din interiorul organizației

2. O definiție a managementului lanțului de aprovizionare vizează proiectarea și gestionarea de ____care generează în mod constant valoare adăugată la nivelul verigilor organizaționale, pentru a satisface necesitățile reale ale ____

a. Produse .... producător
b. Procese/activități ... clientului final
c. Sisteme informaționale ... lanț de aprovizionare
d. Servicii ... furnizor

3. Unul din obiectivele urmărite de managerii de SC este utilizarea tehnologiei și a lucrului în echipă pentru organizarea de activități eficiente și adecvate care creează ____ pentru utilizatorul final.

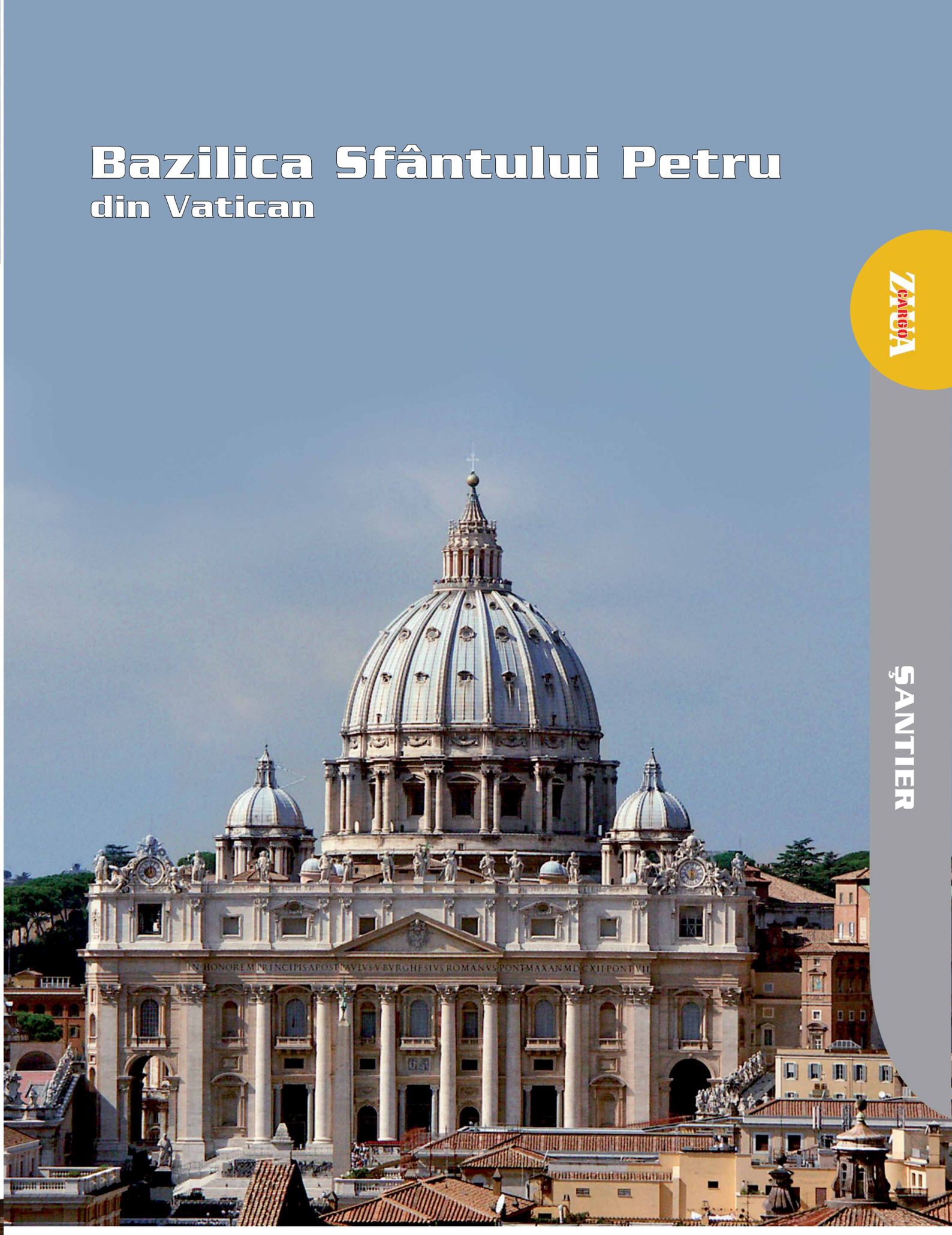
a. Valoare
b. Profit
c. Inventar
d. Activități/procese

Fiecare întrebare are un singur răspuns corect. Puteți răspunde până pe 10 ianuarie, prin e-mail la adresa redactie@ziuacargo.ro, menționând variantele de răspuns și datele de contact (nume, telefon, e-mail) sau direct pe site-ul www.ziuacargo.ro, pe pagina dedicată concursului. Câștigătorii ediției din decembrie și variantele corecte de răspuns vor fi publicate în numărul din ianuarie al revistei ZIUA CARGO.

Premiile sunt oferite de

HENKEL · OTZ · GTI · URSUS BREWERIES · IFPTR · PEPSICO

Bazilica Sfântului Petru
din Vatican



SECTOR 2: PANOURI SOLARE MONTATE LA PRIMĂRIE

Primăria Sectorului 2 este în plină operațiune de montare a panourilor solare pe acoperișul cădirii, ce îi va aduce reduceri substanțiale la factura de încălzire. Proiectul costă 1.184.786,52 lei și este finanțat 49% din fonduri europene, prin intermediul Agenției Fondului de Mediu. „Proiectul tehnic prevede instalarea a 70 de panouri solare de înalt randament și cu o putere de absorbție și transmitere a energiei solare de 95%, deci de eficiență maximă. Colectoarele solare cu aport la încălzire de aproximativ 40% în perioada rece a anului și de preparare a apei calde menajere în totalitate în toată perioada anului“, ne-a declarat

primarul Neculai Onțanu. Lucrările sunt executate de SC. Gyvy Company 94 Srl, care a obținut contractul în urma licitației electronice. Termenul de execuție prevăzut în contractul nr. 64604/15.09.2010 este de 5 luni, întrucât firma va monta asemenea panouri și la cinci centre sociale și o grădiniță din Sectorul 2, astfel că operațiunea va fi încheiată în primăvară.

SECTOR 6: ABONAMENTE LA JUMĂTATE DE PREŢ ÎN PARCAREA MILITARI

Tarifele de închiriere a locurilor de parcare de pe platforma cu 700 de locuri amenajată la fosta Autogară Militari au fost reduse, din dispoziția primarului Cristian Poteraș, pentru a veni în sprijinul cetățenilor. Astfel, abonamentele lunare pentru un loc de parcare au fost reduse cu 75%, adică de la 100 la 25 de lei pentru autoturisme, și cu 50%, respectiv de la 200 la 100 lei pentru microbuze și autobuze. „Inițiativa noastră are două aspecte importante: vine în sprijinul posesorilor auto, care trebuie să plătească mai puțin pentru a-și lăsa mașina în siguranță, și facilitează șoferilor în tranzit prin București închirierea locurilor de parcare cu ora sau cu ziua, la prețuri mici. În acest fel, poate fi rezolvată rapid și eficient fluidizarea traficului într-una dintre cele mai aglomerate zone ale Capitalei, intrarea dinspre A1“, ne-a declarat primarul Poteraș.

Potrivit HCL nr. 182/2010, noile tarife pentru utilizarea locurilor de parcare cu plată pe platforma Militari sunt de 10 lei pentru 24 ore, de 5 lei pentru 12 ore și de 1,5 lei pentru o oră. Cei interesați să obțină abonament trebuie să depună cerere la Biroul Parcaje, din Aleea Bistra nr. 1, zona Favorit. Informații suplimentare, la tel. 021/440.20.64.

SECTOR 4: ÎNCĂ 2.700 DE LOCURI DE PARCARE

Serviciul Parcări din cadrul Primăriei Sectorului 4 continuă repartizarea locurilor de parcare amenajate pe raza acestei unități administrative. Au fost eliberate 800 de acorduri pentru parcajele amenajate în Șos. Olteniței, Bd. Ghe. Șincai și străzile Tache Gheorghe, Viorele, Panselelor, Ionescu Gheorghe, 400 pentru cele din zonele Aleea Aliorului, Str. Cercetătorilor, Str. Gornești, Bd. C-tin Brâncoveanu, strada Uioara și 1.500 de locuri noi au fost marcate pe străzile Gârniței, Anton Bacalbașa, Măriuca, Frumușani și Pictor Ștefan Dumitrescu.
Taxa aferentă utilizării locului de parcare se achită la Direcția Generală de Taxe și Impozite Locale Sector 4, din Calea Șerban Vodă nr. 43, fiind diferențiată pe zona fiscală. Astfel, pentru Zona A, delimitată de Splaiul Unirii, Bd. Libertății, Dimitrie Cantemir, Mărășești, Ghe. Șincai, Tineretului, Văcărești, Șerban Vodă, Olteniței, între Eroii Revoluției și Piața Sudului, tariful este de 0, 21 lei mp/zi, adică 76,65 lei/an. Pentru Zona B – Șura Mare, Giurgiului, Drumul Găzarului, Luică, C-tin Brâncoveanu, Turnu Măgurele, Obregia, Emil Racoviță, Nițu Vasile, Șos. Berceni, Olteniței, între Piața Sudului și Ion Iriceanu - tariful este de 0,16 lei mp/zi, adică 58,4 lei/an. Pentru Zona C - Împăratul Traian, Mincă Dumitru, Melinești, Bocaccio, Crișul Alb, Târgul Frumos și Ghimpați - tariful este de 0,13 lei mp/zi, adică 47,45 lei/an.
Locuitorii Sectorului 4 care doresc să obțină un loc de parcare se pot adresa Serviciului Parcări, situat în strada Străduinței nr. 1, Sector 4, programul de lucru cu publicul fiind în zilele de marți și miercuri, între orele 8.30 – 14.30 și joi, între orele 12.30 – 18.30. Informații se pot obține și la tel. 021.460.12.92, 021.460.12.93 sau 021.317.73.47.

Edilii Capitalei speră să nu se mai facă de râs: 590 DE UTILAJE AU MOTOARELE PORNITE

În Bucureşti sunt pregătite să intervină în caz de ninsoare peste 530 de utilaje şi vehicule, alte 60 fiind rezervate situaţiilor de urgenţă, cum este deschiderea drumurilor pentru ambulanţe şi pompieri. Primarul general Sorin Oprescu a convocat, la începutul lunii decembrie, Comandamentul de iarnă, dând dispoziţie ca utilajele de deszăpezire să ocupe punctele fixe stabilite, având în vedere avertizarea de Cod galben de ninsori emisă de meteorologi pentru toată ţara.

Pe de altă parte, în fiecare din cele șase sectoare ale Capitalei, sunt câte zece mașini, deschizătoare de drumuri pentru echipajele de ambulanță și de intervenții. Situația carosabilului va fi monitorizată permanent de către edili, care au dat și ei alertă maximă la garajele firmelor de deszăpezire.

Sector 1

În Sectorul 1 sunt amenajate 16 puncte fixe de intervenție rapidă, formate dintr-un utilaj mare și unul mic, cărora le corespunde un anumit număr de străzi principale și secundare, de care va răspunde fiecare echipaj detașat în teren. Punctele fixe sunt amenajate în zonele: Piața Victoriei - pastila Kiseleff - Aviatorilor; Piața Universității - Fântână; Piața Romană - A.S.E.; Bd. Beijing - Parcare Pescăruș; Berzei - Dinicu Golescu - Știrbei Vodă; Piața Gării de Nord - vizavi de coloane; Iancu de Hunedoara - intrare în Pasajul Victoriei; Piața Presei Libere - Intrare ROMEXPO; Bd. Ion Mihalache - Calea Griviței - Stația de carburanți AGIP; Bd. Bucureștii Noi - Bd. Laminorului - Stația de carburanți OMV; Șos. București-Târgoviște - Stația de carburanți MOL; Șos. Chitilei - Stația de carburanți PETROM/ LUKOIL; Șos. Pipera - Stația de carburanți PETROM; Str. Alex. Șerbănescu - Str. Nicolae Caranfil - Stația de carburanți AGIP; Șos. București-Ploiești - Stația de carburanți PETROM (Miorița); Piața Arcul de Triumf.

Peste 80 de utilaje și 300 de muncitori ai firmei Romprest sunt pregătiți să intervină, iar mașinile parcate neregulamentar, care blochează operațiunea de deszăpezire, vor fi ridicate.

Sector 2

În Sectorul 2, utilajele Supercom au fost mobilizate în următoarele puncte fixe: Pod Pipera; rond Bucur Obor; Pod Fundeni; Pod Europa; capătul tramvaiului 14 – Pantelimon; rond Doamna Ghica.

Deszăpezirea este asigurată de Administrația Domeniului Public cu 36 de utilaje și de S.C. Supercom S.A. cu 108 utilaje și 680 de muncitori. În stoc există 1.000 de tone de clorură de calciu lichidă și 1.700 de tone de clorură de calciu solidă. În funcție de condițiile meteorologice, se va începe cu împrăștierea materialului antiderapant, întâi în rampe și apoi pe arterele de circulație, în situația apariției stratului de polei. Pluguirea cu utilaje ușoare intervine la o oră după începerea ninsorii, dacă stratul de zăpadă ajunge la 5 - 6 cm, iar pluguirea cu utilaje grele, la un strat de zapadă de peste 10 cm.

Sector 3

În Sectorul 3, firma ROSAL GRUP are stabilite următoarele puncte fixe: Universitate – Bd. I.C. Brătianu; Magazinul Unirea; Piața Hurmuzachi – Bd. Decebal; rond Alba Iulia; Bd. Camil Ressu – Mihai Bravu; Calea Vitan (Casa de Pensii); Rond Baba Novac; Bd. Nicolae Grigorescu – Bd. Basarabia; 1 Decembrie 1918 (Poarta 4); Bd. Theodor Pallady – Autostradă; Bd. Energeticienilor (capăt RATB) – utilaj ADP; Bd. Camil Ressu – Bd. Liviu Rebreanu – utilaj ADP; Râmnicu Vâlcea – Râmnicu Sarat.

Sector 4

În Sectorul 4, REBU va acționa cu 75 de utilaje cu plug și 175 de muncitori. Firma și-a asigurat în stoc 3.800 tone de clorură de calciu și 6.000 tone de clorură de sodiu cu inhibitori. Totodată, au fost achiziționate 4.000 de tone de motorină pentru funcționarea utilajelor.

Puncte fixe: Piața Regina Maria; Capăt tramvai 32 – Mitropolie; Gh. Șincai – intrare Parc Tineretului; Calea Văcărești – Arhivele Statului; Piața Eroii Revoluției; Șos. Olteniței – Bd. C-tin Brâncoveanu; Șos. Olteniței – Șos. Vitan Bârzești; Bd. C-tin Brâncoveanu – Str. Luica; Rond Nițu Vasile (Fântâna Florilor); Bd. Alexandru Obregia – Turnu Măgurele.

Sector 5

În Sectorul 5, unde primăria nu are contract de deszăpezire cu nici o firmă, doar ADP-ul va acționa, astfel că nu au fost stabilite puncte fixe.

Sector 6

În Sectorul 6, SC URBAN S.A. are următoarele puncte fixe: Șos. Virtuții – Splaiul Independenței; Str. Vasile Milea – Artifex; Piața Leu; Cora Lujerului; Inel Drumul Taberei – ceas; Lujerului – Bd. Timișoara – Mall Plazza.

Programul de deszăpezire prevede ca ADPDU și SC URBAN să intervină atât pe arterele unde circulă mijloacele de transport RATB sau pe care sunt amplasate școli, grădinițe, oficii poștale, unități sanitare, cât și pe străzile și aleile secundare, dintre blocuri. La fel ca în anii precedenți, soluțiile de deszăpezire sunt ecologice. URBAN are 103 de utilaje și 655 de persoane, ce vor lucra în trei ture, și deține în stoc peste 500 de tone de soluție antiîngheț (din necesarul estimat de 1.000 de tone) și 900 de tone de clorură de calciu. ADPDU are 49 de utilaje, 200 de lucrători în schimburi și 210 tone de clorură de calciu.

Intervenţie pe grade de urgenţă

Iată graficul intervenției utilajelor:

Urgența I: străzile pe care se află spitale, policlinici, grădinițe, școli, licee, centre de plasament, cămine de bătrâni, fabrici de pâine și lapte, unități de pompieri, stații de salvare, piețe agroalimentare, garaje și depouri RATB, artere principale pe care circulă mijloacele de transport în comun, arterele de conexiune și cele de penetrație.

- Urgența II: restul arterelor rutiere pe care nu circulă mijloacele de transport în comun.

În funcție de cantitatea de zăpadă căzută pe carosabil, se poate interveni fie cu un singur utilaj - dacă artera de circulație este mică - sau cu 3, 4 sau 5 utilaje dispuse în baterie – în situația arterelor late de 3 sau 4 benzi de circulație. Zăpada va fi împinsă spre rigolă, de unde va fi încărcată și transportată spre zonele desemnate.

Pe lângă îndepărtarea zăpezii cu ajutorul utilajelor, în anumite porțiuni este necesară folosirea lopeții de către angajați, la eliberarea trecerilor pietonale, a refugiilor și stațiilor RATB, a podurilor de gheață etc.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

Komatsu a lansat pe piață modelul PC160LC-8, care este cel mai nou membru al seriei 8 de excavatoare hidraulice Komatsu și are o greutate operațională maximă de 18 t. Acesta se pretează activităților terasiere generale cât și diverselor activități pe șantierele de construcții.

Versatilitate

PC160LC-8 oferă un sistem de management al utilajului foarte capabil, confort optim pentru operator, mai multă siguranță în operare, consum mic de combustibil și o productivitate excelentă, având și un grad scăzut de emisii de noxe. Modelul PC160LC-8 este disponibil în diverse configurații, cu diferite lungimi de balansier, 2 tipuri de braț și poate fi configurat din fabrică, special, ca model cu o presiune foarte scăzută pe sol, pentru a putea fi folosit pe terenuri ce au o capacitate de portanță redusă (0,2 kg/cm2). Noul PC160LC-8 include, de asemenea, toate caracteristicile revizuite și îmbunătățite ale seriei 8 de excavatoare Komatsu și asigură mai mult confort operatorului, un nivel ridicat de siguranță în operare și, nu în ultimul rând, productivitate de top. Cele 5 moduri de lucru disponibile permit operatorului să optimizeze performanța utilajului aflat la lucru în funcție de aplicația efectuată la momentul respectiv, indiferent de configurația echipamentului folosită.

Caracteristici

În modul „Economie“, utilajul asigură performanțe excelente la nivelare și la activități de excavare a materialului afânat, la un raport optim între productivitate și consum de combustibil. Pe de altă parte, atunci când aplicația necesită o putere mare de lucru, cum ar fi în cazul lucrărilor terasiere, modul de lucru „Putere“ al noului PC160LC-8 asigură o productivitate excepțională. Caracteristic pentru seria 8 de excavatoare hidraulice Komatsu, nivelul de zgomot în interiorul cabinei este unul foarte redus, de 68dB(A) iar pentru siguranța și confortul operatorului, Komatsu a inclus în standard comenzi ergonomice, care să ușureze cât mai mult activitatea și, odată cu aceasta, să crească și productivitatea utilajului. Sistemul de climatizare automat, în standard, cu funcțiile integrate în panoul de control TFT, permite operatorului să creeze un mediu optim de lucru. De asemenea, acesta are la dispoziție un scaun încălzit, cu spătar înalt, care asigură o poziție corectă și confortabilă. PC160LC-8 este dotat în standard cu un circuit hidraulic suplimentar cu control proporțional glisant și cu un circuit special pentru cuplarea rapidă hidraulică a atașamentelor de lucru. Datorită acestor echipări, utilajul este mai ușor de pregătit și de o-

Monitorizare Komtrax

PC160LC-8 este dotat în standard cu sistemul exclusiv Komatsu de management și monitorizare a utilajelor prin satelit. Prin acest sistem, toate informațiile despre utilaj, inclusiv timpul de lucru al acestuia, capacitatea de lucru sau cantitatea de combustibil consumată, sunt foarte ușor accesibile prin intermediul internetului. Proprietarii sau managerii de proiect sunt informați despre statusul operațional al utilajului fără a fi nevoie să intre pe site-ul oficial al Komtrax. Sistemul Komtrax poate fi configurat astfel încât să trimită un e-mail persoanei desemnate ori de câte ori utilajului i s-a declanșat o alarmă de atenționare sau dacă a fost activat în afara timpului de lucru cunoscut.

Komatsu PC160LC-8, cel mai nou membru al familiei

Asiaticii de la Komatsu nu au stat prea mult pe gânduri și au prezentat publicului cel mai tânăr membru al seriei 8 de excavatoare hidraulice pe șenile.

perat pentru o multitudine de aplicații. Noul membru al seriei 8 este, de asemenea, dotat cu cabină ce are protecție în caz de răsturnare, caracteristică unică a Komatsu, special concepută pentru excavatoarele hidraulice. Designul și structura au fost create în urma unei investiții de peste 1 milion de euro în cercetarea și testarea acestui sistem ce include un schelet tubular integrat din metal al cabinei, care oferă o protecție foarte bună operatorului în caz de răsturnare. Mai mult decât atât, pentru siguranța persoanelor din apropierea utilajului, PC160LC-8 este complet echipat în standard cu alarmă de mișcare, suprafețe antialunecare și cameră de filmat în spatele utilajului.

În plus, față de specificațiile standard ale echipamentului, Komatsu oferă opțional un filtru diesel de particule, gresare automată centralizată și proiectoare suplimentare de lucru, dând astfel operatorului posibilitatea să adapteze utilajul în conformitate cu cerințele specifice fiecărei activități în parte.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Tunel de 37 m pe sub Palatul Parlamentului

Catalogată de primarul general Sorin Oprescu drept „cea mai mare operaţiune urbană din ultimii 20 de ani“, Magistrala Nord-Sud a Capitalei a intrat în linie dreaptă. Este vorba despre străpungerea Buzeşti - Berzei - Uranus, o arteră nouă de circulaţie cu câte trei benzi pe sens, ce va lega Piaţa Victoriei de Piaţa Coşbuc, subtraversând Palatul Parlamentului, traseu pe care maşinile îl vor parcurge în maxim 20 de minute.

Practic, va fi un nou bulevard Magheru, cu diferența că va avea și un tunel, susține șeful Direcției municipale de Transporturi, Ion Dedu. Primăria Municipiului București a depășit cel mai mare hop, odată cu achitarea, în noiembrie, a 29 de milioane de euro proprietarilor celor 89 de imobile aflate în calea acestei șosele.

Lucrările la Magistrala Buzești-Berzei-Uranus au început timid, în martie anul acesta, cu lărgirea Străzii Berzei pe porțiunea cuprinsă între Calea Plevnei și Str. Grigore Cobălcescu, motiv pentru care circulația rutieră a fost închisă pe acest tronson. Însă cea mai grea operațiune a fost exproprierea locatarilor din zonă. La sfârșitul lunii noiembrie, primarul Capitalei a anunțat că, în sfârșit, a rezolvat această problemă. Primăria Municipiului București a achitat 29 de milioane de euro proprietarilor celor 89 de imobile care se află pe traseul diametralei, însă au rămas în afara exproprierii 6 case „așa-zis monumente istorice, pentru că din ele nu mai sunt decât pereții, fiind distruse 98%“. Există, pentru acestea, câteva contestații din partea unor ONG-uri, care însă nu vor influența continuarea lucrărilor pentru realizarea diametralei Nord-Sud. „Aș vrea să înțelegeți că acolo erau case vechi, prăbușite sau doar schelete de case. Câteva sunt monumente istorice declasate prin ordin al ministrului Culturii. Nu facem nici o ilegalitate, doar că, așa cum se întâmplă întotdeauna, unii sunt cârcotași“, ne-a explicat Sorin Oprescu.

În ceea ce privește fostul Cinematograf Feroviar, primarul Bucureștilor ne-a spus că „unii ar dori ca acesta să rămână în picioare, doar că zidurile lui se prăbușesc singure. Nu reușim noi să eliberăm și să curățăm zona, dar am discutat cu cei de la OMV, care au cumpărat terenul din spate și dezvoltă acolo un proiect imobiliar, față în față cu fostul hotel Nord. Am convenit ca ei să doneze o suprafață de 300 mp, așa că vom putea să reconstruim frontispiciul Cinematografului Feroviar. În rest, printre alte clădiri înalte de acolo ar mai fi fostul hotel

Marner. Toate sunt notificate, toate sunt plătite, toate sunt expropriate. Am notificat proprietarii și a doua oară, pentru a-și putea ridica banii. În cazul celor care nu și-au putut lua banii la timp, a fost și din cauza lor, deoarece nu au depus toate actele necesare“, ne-a explicat Sorin Oprescu.

Lucrări în trei etape, până în 2012

Noua arteră se va realiza în trei etape: primul tronson este Buzești - Vasile Pârvan, al doilea, Vasile Pârvan – Piața de flori „George Coșbuc“, iar al treilea, de la Piața George Coșbuc până la Gara Progresul.

Sorin Oprescu ne-a declarat că a căzut la înțelegere cu reprezentanții Patriarhiei și ai Camerei Deputaților pentru lărgirea șoselei în zona Podului Hașdeu și intrarea pe sub Dealul Parlamentului, cu o străpungere pe sub construcțiile speciale ale Armatei și ieșirea în apropierea Pieței Coșbuc. Adâncimea tunelului va fi de aproximativ 37 de metri. „Deschidem diametrala care pornește de la Piața Victoriei și se termină la Piața „George Coșbuc“, ce se va putea parcurge în maxim 20 de minute, pe sub Dealul Parlamentului, cu ieșire la Piața Coșbuc. Tudor Vladimirescu este gata, supralărgit la câte 3 benzi pe sens. Mai rămân câteva amenajări de făcut într-o intersecție mare la capătul lui, cu Uranus“, ne-a precizat primarul general al Capitalei.

Bd. Tudor Vladimirescu, lărgit la 3 benzi pe sens

Transformarea bulevardului Tudor Vladimirescu în arteră de categoria I a reprezentat un pas important pentru închiderea inelului principal de circulație. Lucrările au început în 2007, însă au fost sistate în același an, din cauza problemelor legate de exproprieri. Au fost reluate în iulie anul acesta și finalizate în august, valoarea contractului fiind de 4.219.614 lei.

Revenind la Magistrală, edilul-șef ne-a spus că amenajarea străzii Berzei, de la Piața Victoriei până la strada Occidentului, va fi terminată în acest an. „Este un bulevard cu trei benzi pe sens și cu două linii de tramvai. Urmează segmentul din Berzei, de la Calea Griviței, până la Vulcănescu. În zona intersecției Berzei cu Vulcănescu se creează o stradă nouă - strada Gării de Nord -, care iese direct în Dinicu Golescu, în fața Ministerului Transporturilor. În acest fel, câștigăm și viteză în circulația autovehiculelor, care vor putea merge cu 20-30 km la oră și vor putea parcurge distanța Nord-Sud – adică aproximativ 12,5 km - în maxim 15 minute“, ne-a precizat Oprescu.

Până la sfârșitul anului va fi gata tronsonul Știrbei Vodă - Vasile Pârvan, precum și cel de la Piața Victoriei la Occidentului. „Știu că există multe critici ale filosofilor în administrarea rutieră a Capitalei, care vorbesc de cercuri. Circulația se face pe cercuri. Da, așa este, dar noi nu avem posibilitatea în acest moment să o facem decât pe un singur inel, inelul principal, care va fi închis odată cu finalizarea Pasajului Basarab. Urmează inelul median, și începem amenajările separat pe străzile care îl vor forma. Inelul de autostradă urbană va fi la o distanță de 4,5 km de centru. Este vorba de autostrada suspendată“, a mai afirmat Oprescu.

Faza întâi a lucrărilor se va încheia total în primele cinci luni ale anului viitor, iar dacă vremea va

permite, în lunile ianuarie-februarie vor începe și lucrările la tunel.

Oprescu: „Avem binecuvântarea Patriarhului“

„De la Piața Vulcănescu urmează să mergem înainte pe Berzei, să ne intersectăm cu Știrbei Vodă și să coborâm pe Calea Plevnei. Aici există aceeași supralărgire de stradă, fără multe sacrificii de clădiri vechi demolate, în așa fel încât vom putea începe licitația pentru faza a doua. Este vorba de zona podului Hașdeu. Începem cu Bd. Vasile Pârvan, până la podul Hașdeu, acesta intrând și el în supralărgire, după care se merge sub pământ. A fost aleasă și permisă crearea unui tunel la aproximativ 37 de m pe sub Dealul Parlamentului, în apropiere și totuși depărtat de construcția Catedralei Neamului, astfel încât să nu ne intersectăm cu aceste lucrări. Avem și binecuvântarea Patriarhului ca să putem trece pe acolo. M-am consultat cu el și a fost de acord“, ne-a precizat Sorin Oprescu.

La rândul său, conducerea Camerei Deputaților a fost de acord cu proiectul. „În continuare, le vom prezenta PUZ-ul, pentru că, în vederea supralărgirii Bulevardului Izvor la 4 benzi pe sens, vom avea nevoie să ne fie cedată o bucată de teren de sub curtea Palatului Parlamentului. Astfel că, sus, în apropiere de Marriott, Parlamentul va ceda o parte din teren pentru supralărgirea bulevardului Izvor, care acum este îngust, și pe care se creează numeroase ambuteiaje. Tunelul acesta va ieși în Uranus, până în apropierea Pieței Coșbuc, și va ușura mult ieșirea către sud, mergând pe Calea Rahovei, Veteranilor. Vom crea, astfel, o cale rapidă de ieșire în Calea Giulești, și, de asemenea, de ieșire din București, prin partea de sud“, a conchis primarul general, precizând că această fază a lucrărilor se va încheia la începutul lui 2012.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

CGMB a ieftinit parcările subterane

Consiliul General al Municipiului Bucureşti (CGMB) a ieftinit între 10% şi 60% cheltuielile de construire a 5 parcări subterane, ce urmează să se realizeze în regim de concesiune de lucrări publice în zonele Piaţa Alba Iulia, Walter Mărăcineanu, Edgar Quinet, Charles de Gaulle şi Dorobanţi.

Modificările sunt mici la capitolul număr de locuri de parcare, însă sunt majore în ceea ce privește costurile, acestea scăzând substanțial, în ciuda faptului că, la momentul proiectelor inițiale, în 2006, un euro era cotat la circa 3,5 lei, iar noile calcule sunt făcute la o referință medie de 4,2 lei/1 euro.

Acestea sunt primele parcări subterane din cele 22 programate de Primăria Capitalei să le construiască în 2005, pe vremea când Traian Băsescu era primar general. Între timp, au mai rămas 17, pentru care, în timpul mandatului lui Adrian Videanu, în 2006, s-a reușit finalizarea studiilor de fezabilitate și s-au aprobat indicatorii tehnico-economici ai fiecărei investiții. Însă începerea lucrărilor s-a blocat din cauza neclarității situației juridice a terenurilor. Din păcate - sau din fericire - lucrurile au trenat până la jumătatea mandatului de primar general al lui Sorin Oprescu. Din păcate - pentru că Bucureștiul suferă din lipsa locurilor de parcare, și din fericire - pentru că, iată, criza economică îi face pe edili mai chibzuiți și ieftinește investițiile de acest gen.

Sorin Oprescu vrea să construiască în parteneriat public-privat toate cele 5 parcări subterane, Primăria Capitalei punând la bătaie terenul, iar investitorului rămânându-i să se ocupe de asigurarea banilor. Perioada concesionării este de 49 de ani, după care parcările intră în proprietatea municipalității. Redevența pe care o va primi municipalitatea de la investitori va fi calculată din încasările firmei, și nu din profit. „Calculăm redevența din turnover. Este o redevență care pleacă spre noi de la 4 până la 50%, în funcție de încasările anuale. În momentul în care se atinge un maxim de 1,7 milioane de euro pe an, Primăria primește 50% din volumul total al încasărilor pe parcarea respectivă. Spre exemplu, la parcarea subterană de la Universitate, tariful mediu pe oră este de

0,38 euro, iar modificarea lui nu se va putea face decât cu votul legislativului“, ne-a explicat Bogdan Hreapcă, șeful Direcției Investiții din cadrul Primăriei Capitalei.

La parcarea din Piața Charles de Gaulle, săpăturile vor începe în luna decembrie, potrivit primarului Sorin Oprescu. În prezent, piața a fost amenajată temporar, după scoaterea pietrei cubice și asfaltarea Bd. Aviatorilor. „Lucrările la parcarea subterană nu vor deranja circulația, pentru că săpătura este în interior“, a precizat Oprescu.

În paralel, se continuă lucrările la parcarea ce se construiește deja sub Piața Universității (Edgar Quinet), prin parteneriat public privat. „Se continuă“ e impropriu spus, pentru că, după primele lopeți, constructorii au dat peste vestigii arheologice ale vechiului București, iar acum are loc descărcarea arheologică a zonei.

Parcarea Dorobanţi, de la 19,3 la 9,2 milioane de euro

Parcarea subterană „Dorobanți“, estimată în 2006 la un cost total de 19.345.582 de euro (68,4 milioane de lei), a fost ieftinită de consilierii generali cu 10 milioane de euro, astfel că acum costă 9.260.690 de euro (circa 39,1 milioane lei). Suprafața totală a construcției va crește de la 4.000 la 5.058 de metri pătrați, iar numărul locurilor de parcare, de la 184 la 254. Parcajul va avea două niveluri și se va realiza în 2 ani.

Parcarea Walter Mărăcineanu, de la 11,3 la 8,4 milioane euro

În cazul parcării de la Walter Mărăcineanu, indicatorii tehnico-economici au fost revizuiți și actualizați astfel: de la valoarea totală de 11.317.660 euro (39.806.472 lei), fără TVA - din care 9.048.248 euro (31.824.497 lei) lucrări de construcții montaj -, s-a ajuns la un cost total de 8.467.300 euro (35.803.990 lei), cu TVA, din care 6.015.220 euro (25.435.360 lei) lucrări de construcții montaj. Totodată, perioada de execuție a lucrărilor s-a micșorat de la 3 la 2 ani, cu o eșalonare a investiției astfel: Anul I: 3.164.068 euro (13.379.260 lei), din care 2.247.767 euro construcții montaj, și anul II: 5.303.232 euro (22.424.720 lei), din care 3.767.453 euro construcții montaj.

De la un număr inițial de 281 de locuri de parcare, s-a ajuns la 241 de locuri, iar parcarea va avea două nivele, o suprafață construită de 4.522 mp pe o suprafață desfășurată de 9.044 mp.

Parcarea Alba Iulia, de la 172 la 68 de milioane de euro

Costul Parcajului subteran Piața Alba Iulia a fost redus de la 172.280.637 euro (606.445.069 lei), inclusiv TVA - din care 167.404.364 euro (589.280.101 lei) lucrări de construcții montaj – la 68.295.330 euro (288.916.540 lei), exclusiv TVA, din care 57.338.140 euro (242.563.280 lei) construcții montaj. Investiția a fost eșalonată pe 3 ani (36 luni), astfel: primul an 17.697.003 euro (74.865.400 lei), al doilea an 27.495.707 euro (116.317.830 lei) și al treilea an 23.102.620 euro (97.733.310 lei).

De la un număr inițial de 2.190 de locuri de parcare, s-a ajuns acum la 1.496 de locuri pentru autoturisme. Suprafața construită va fi de 24.965 mp, dintr-o suprafață construită desfășurată de 70.410 mp. Suprafața construită desfășurată a nivelului 1, cu tot cu spațiu comercial și circulație pietonală, este proiectată la 24.965 mp, iar cea a celor 2 niveluri de parcare (2 și 3), la 45.445 mp.

Parcarea Edgar Quinet (Universitate), de la 32,9 la 13,4 milioane de euro

În cazul acestui parcaj, specialiștii municipalității au argumentat că a fost necesară readaptarea proiectului din punct de vedere al eficienței financiare, astfel că valoarea estimată a investiției s-a redus cu aproximativ 50%, raportat la indicatorii aprobați în 2006. Noua variantă a parcajului nu va mai conține construirea unei săli multifuncționale, ce urma să fie amplasată sub piațeta cu fântână din fața Universității de Arhitectură București.

Valoarea totală (exclusiv TVA) a proiectului este de 13.412.490 euro (55.850.950 lei) - din care 10.433.637 euro (43.446.710 lei) lucrări de construcții montaj, față de costul inițial, estimat la 32.916.805 euro (115.722.320 lei), din care 26.854.841 euro (94.410.880 lei) construcții montaj.

Numărul locurilor de parcare pentru autoturisme a rămas același, de 380, dar s-a renunțat la cele 25 de locuri pentru motociclete. Durata de realizare a investiției este tot de 3 ani (36 luni), eșalonarea lucrărilor fiind făcută astfel: primul an 5.499.811 euro (22.901.760 lei), al doilea an 4.022.008 euro (16.748.040 lei) și al treilea an 3.890.671 euro (16.201,140 lei).

Parcarea va avea trei niveluri, iar intrările și ieșirile se vor face pe străzile Edgar Quinet, Biserica Enei și Academiei. Suprafața construită va fi de 6.147 mp, iar suprafața desfășurată, de 14.512 mp.

Este prima parcare subterană la care au început săpăturile, Municipalitatea concesionând în primăvară lucrările consorțiului de firme Inter Parking Hispania SA, Terra Test Cimentaciones SL, Alius Inversiones SL și Simex SA. Contractul cuprinde și reamenajarea zonei cu o piațetă. Investitorul privat are concesionate toate locurile de parcare pe o perioadă de 36 de ani, din care își va recupera banii.

Primele săpături, blocate de vestigii arheologice

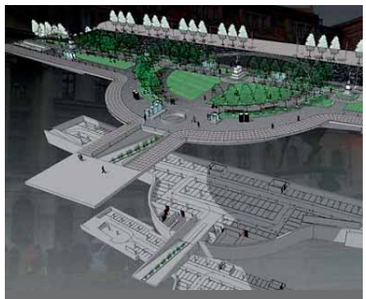
Primele săpături au scos la iveală - cum era și de așteptat, zona făcând parte din Centrul Istoric al Bucureștiului - structuri de zid și două conducte de apă din secolele XVIII-XIX. Până la descărcarea arheologică, lucrările nu vor putea continua, însă reprezentanții Primăriei Capitalei susțin ca operațiunea nu va dura prea mult. Vestigiile au fost descoperite chiar sub statuile lui Mihai Viteazul, Spiru Haret, Ioan Heliade Rădulescu și Gheorghe Lazăr, care au fost mutate în Parcul Izvor în luna septembrie, unde vor rămâne pe toată durata lucrărilor. La sfârșitul cercetării arheologice, va fi întocmit un raport ce va fi înaintat Ministerului Culturii, iar specialiștii acestuia vor da verdictul. „Lucrările sunt la început, am descoperit câteva structuri de zid și două conducte de apă din secolele XVIII-XIX, dar până nu se termină cercetarea arheologică preventivă a zonei nu putem spune dacă va fi posibilă realizarea pasajului de la Universitate“, a anunțat Andrei Măgureanu, adjunctul șefului de șantier.

În replică, șeful Direcției de Investiții din Primăria Capitalei, Bogdan Hreapcă, susține că nimic nu va împiedica lucrările la parcaj. „Nimic nu ne împietează lucrarea. Am găsit niște pavaje din secolul al XIX-lea, dar nimic de importanță arheologică. Așteptăm deciziile specialiștilor“, a precizat Hreapcă.

Parcarea Charles de Gaulle, de la 59 la 45 de milioane de euro

Proiectul a fost modificat de CGMB astfel încât execuția investiției să dureze un an și jumătate, față de 3, inițial, iar costul lucrărilor a fost micșorat cu aproximativ 14 milioane de euro, de la 58.780.105 la 44.953.934 de euro. Desigur, cu efectele aferente: de la capacitatea de 831 de autoturisme, parcajul va avea doar 603 locuri. În expunerea de motive ce însoțește proiectul de hotărâre aprobat de CGMB se precizează că, la revizuirea indicatorilor tehnico-economici, s-a ținut cont de studiile de trafic și de devizele estimative actualizate atât din punct de vedere a noii configurații, cât și de nivelul prețurilor din acest an. „În urma aprobării în anul 2009 a PUZ-ului aferent parcajului, a fost necesară reconfigurarea acestuia pentru includerea în proiect a tunelului necesar unui viitor pasaj rutier. În aceste condiții, la nivelurile subterane 2 și 3 adiacente liniei de metrou existente, a fost prevăzut respectivul tunel, prin renunțarea la 228 locuri de parcare. Cu toate acestea, raportând la indicatorii aprobați în anul 2006, numărul de locuri a fost micșorat cu aproximativ 28%, iar valoarea estimată a investiției cu aproximativ 25%“, argumentează Sorin Oprescu în document.

Parcarea va avea 3 niveluri, cu o suprafață construită desfășurată totală de 36.239 mp. Suprafața construită desfășurată aferentă spațiului comercial și circulației pietonale, la nivelul 1, va fi de 13.529 mp, iar suprafețele construite desfășurate rezervate Pasajului Rutier Auto la Nivel 2 și Nivel 3 – de 5.916 mp.



Centru de informare DATA ROOM

Primăria Municipiului București a înființat un centru de informare, DATA ROOM, având ca scop comunicarea proiectelor sale tuturor celor interesați să devină parteneri ai administrației publice locale. DATA ROOM are rol de interfață între investitorii ce doresc să se implice în realizarea proiectelor propuse și departamentele din cadrul PMB specializate în organizarea licitațiilor. Primul proiect prezentat prin DATA ROOM potențialilor investitori este acela de realizare, în regim de concesiune de lucrări publice, a unor parcaje subterane în zone aglomerate ale orașului: Piața Walter Mărăcineanu, Piața Presei Libere, Piața Dorobanți, Piața Alba Iulia, Edgar Quinet, Esplanada Gara Băneasa, Piața Charles de Gaulle, Piața Revoluției - Ateneul Român (în prima fază). Centrul de informare DATA ROOM le stă la dispoziție între orele 10.00 – 16.00 pentru a afla detalii cu privire la proiectele amintite, la Pavilionul Expozițional Cișmigiu, din Str. Schitu Măgureanu nr. 10, Sectorul 1, tel/fax: 021 /313.34.35.

Pasaj rutier cu acces la parcare și metrou

Tot în Piața Charles de Gaulle va fi construit un pasaj subteran denivelat, pe direcția Bd. Aviatorilor, ce va costa 58 de milioane de euro și va ocupa o suprafață de 20.000 mp. Consiliul General a aprobat investiția cu termen de finalizare în 18 luni, iar lucrările se vor coordona, din punct de vedere al graficului de execuție și al soluțiilor tehnice adoptate, cu cele de la parcajul subteran. Specialiștii în transporturi au avut în vedere ca accesul din pasajul rutier să se poată face și în parcajul subteran. În acest sens, s-au proiectat bretele speciale cu lățimea de 4 m, separate de traseul de bază cu ziduri, și dotate cu bariere. Pasajul va avea o lungime totală de 1.392 de metri și două rampe. Proiectantul este SC Modul Proiect SA, iar finanțarea va fi asigurată din bugetul local și din alte sume constituite.

Valoarea investiției, inclusiv TVA, este de 57.919.870 euro (248.300.930 lei), din care 48.858.020 euro (209.452.800 lei) construcții montaj, iar eșalonarea s-a făcut astfel:

* Anul I: 148.980.560 lei (din care 125.671.680 lei constructii montaj)

* Anul II: 99.320.370 lei (din care 83.781.120 lei construcții montaj)

Potrivit proiectanților, vor fi necesare lucrări de structură, de arhitectură, de reconfigurare a accesului existent în stația de metrou Aviatorilor - poziționată în partea nordică a pieței -, de montare a instalațiilor electrice, sanitare, TVCI, precum și de deviere a rețelelor de apă, de canalizare, de gaze, electrice, de telecomunicații și de iluminat public. Totodată, sunt cuprinse lucrări de drumuri - carosabil și trotuare de gardă în pasajul rutier, carosabil și trotuare locale pe Bd. Aviatorilor și parțial carosabil în intersecție. Soluțiile adoptate au avut în vedere existența în amplasament a metroului, cu stație și accese pentru călători. Refacerea iluminatului public pe o distanță de circa 1.200 m face parte, de asemenea, din modernizarea structurii rutiere a Pieței Charles de Gaulle.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

Te-ai gândit să realizezi o nouă construcţie sau să consolidezi un obiectiv existent?

Vrei să ştii care e consistenţa şi structura solului?

Ai nevoie de un studiu geo?

Contactează-ne pentru o ofertă de preţ adaptată lucrării tale.

www.geo-serv.ro

021-312.23.75

Hotel CIŞMIGIU

Demarată în februarie 2010, restaurarea clădirii care adăpostea binecunoscutul Hotel Cişmigiu, monument arhitectural, restaurantul Gambrinus şi Cinema Bulevard, de pe Bdul Regina Elisabeta din Bucureşti, este în plin proces de desfăşurare.

Proiectul mult așteptat de restaurare a clădirii, atât pentru dezvoltatorul Hercesa România, antreprenorul general Virom Internațional cât și pentru nostalgicii vechiului București, va deschide porțile publicului la sfârșitul lucrărilor, noului sediu al Institutului Cervantes, a unor camere în regim de apart-hotel precum și a unor spații pentru birouri și centre comerciale. Timpul și-a pus puternic amprenta asupra construcției vechi ridicate în anii 1900-1914, fiind prima clădire construită pe Bdul Regina Elisabeta, care a servit, în cea mai mare parte a timpului de la înființare până în anii '90, ca hotel.

Reconstrucția

Astăzi, construcția păstrează încă liniile arhitecturale care au consacrat-o, inginerii de la Virom Internațional consolidând fațada printr-un cadru de beton armat. Interiorul întregii clădiri se demolează și, ulterior, se va ridica noua structură a construcției, care va îngloba și cadrul de beton armat realizat pentru construcția fațadei. Configurația finală a clădirii va fi S+P+Mz+4E+M și va ocupa o suprafață totală de peste 9.000 mp. Suprafața amprentei la sol a clădirii este de 1.400 mp iar construcția inițială s-a bazat pe elemente verticale din zidărie, planșee alcătuite din profile I, cu beton între ele. De la început, cel mai dificil obstacol întâmpinat de echipa de ingineri de la Virom Internațional a fost nivelul hidrostatic foarte ridicat al apei care, în perioadele de vârf, a ajuns la cota superioară a radierului.

Potain sprijină lucrările de reabilitare

Dotată cu echipamente și tehnologii de lucru performante, Virom Internațional deține în parcul de utilaje 6 macarale Potain, din care două sunt macarale autoridicătoare și patru macarale turn modulare cu sarcini peste 5 t. Proiectul restaurării hotelului Cișmigiu este unul complex și complicat, care a necesitat numeroase anchete de verificare înainte de a fi demarat. Spațiul foarte restrâns în care sunt efectuate lucrările a pus probleme constructorilor, dar, în final, soluția cea mai bună s-a dovedit a fi macaraua turn modulară Potain MCT88, care servește zilnic șantierul, fiind amplasată chiar în interiorul clădirii. Programul de lucru al acesteia este același cu cel al întregii echipe de constructori. Macaraua MCT88 de la Potain are o sarcină maximă de 5 t și o sarcină la vârf de 1,15 t, iar raza maximă a macaralei este de 52 m și înălțimea la cârlig de 40 m. Macaraua poate fi operată din cabină sau din exterior cu radiocomandă.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Cine pune „umărul" la treabă

■ Virom Internațional este o companie cunoscută pe piața românească, specializată în realizarea structurilor de rezistență din beton armat pentru proiecte de mare anvergură, consultanță pentru dezvoltarea de proiecte, proiectare de specialitate, build & design concept, proiecte „la cheie".

■ Potain este lider mondial pe piața macaralelor turn iar gama sa de macarale cuprinde macarale autoridicătoare IGO și macarale turn modulare. Domeniile de activitate care au confirmat calitatea și aplicabilitatea macaralelor Potain în lume sunt construcțiile civile și industriale, construcțiile de drumuri și poduri (viaducte), industria energetică, industria construcțiilor de nave fluviale și maritime, depozite de mărfuri grele și de dimensiuni mari.

■ Grupul Manitowoc, din care face parte și Potain, deține peste 100 de fabrici de producție și servicii în 27 de țări din America, Europa și Asia și este recunoscut ca fiind cel mai mare furnizor de echipamente de ridicat pentru industria de construcții din întreaga lume. Gama sa de macarale cuprinde macarale șenilate cu braț zăbrelit Manitowoc, macarale turn (fixe) Potain, macarale mobile cu braț telescopic Grove și macarale mobile cu braț telescopic National Crane.

Bazilica Sfântului Petru

din Vatican

Bazilica Papală San Pietro din Vatican este o biserică renascentistă, care are cea mai mare capacitate la interior dintre toate bisericile creştine din lume, de nu mai puţin de 60.000 persoane. În ritul catolic, este considerată a fi unul dintre cele mai sfinte locuri, conform tradiţiei, fiind ridicată pe mormântul Sfântului Petru, unul dintre cei 12 apostoli ai lui Iisus şi primul Episcop al Romei. Se pare că există şi dovezi istorice care ar atesta faptul că locul de îngropăciune al apostolului s-ar afla direct sub altarul bazilicii. Aici sunt adăpostite rămăşiţele pământeşti ale multor papi, bazilica fiind vizitată anual de milioane de persoane din întreaga lume. În piaţa din faţa bazilicii, se ridică de fiecare Crăciun cel mai înalt brad din Europa.

Pe acest loc, s-a aflat o veche biserică din secolul 4, iar construcția bazilicii a început pe 18 aprilie 1506, încheindu-se pe 18 noiembrie 1626. Faimos loc de pelerinaj, dar și atracție turistică, bazilica San Pietro este asociată cu papalitatea și este considerată o adevărată operă de artă, printre arhitecți numărându-se Bramante și Michelangelo. Contrar concepției publice, nu este o catedrală, nefiind sediul unui episcop, și nici catedrala papală, aceasta fiind Bazilica St Ioan Lateran.

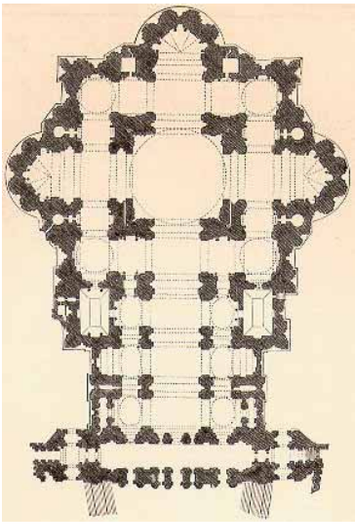
Bazilica San Pietro, ocupând o suprafață de 2,3 hectare, are o formă de cruce, cu un naos elongat, în formă de cruce romană, dar proiectele timpurii prevedeau o structură centrală, lucru încă evident. Naosul conduce către domul central, stranele fiind situate mai jos, ca nivel. De jur împrejur, se află diferite capele sau spații, una dintre ele adăpostind celebra sculptură a lui Michelangelo, Pieta. Întregul interior este decorat cu marmură, reliefuri, sculpturi și decorații arhitecturale. Mormintele papilor și ale altor personalități notabile sunt, la rândul lor, considerate a fi opere de artă.

Istorie

După răstignirea lui Iisus, în Cartea Apostolilor este consemnat că unul dintre cei 12 apostoli, Simon, cunoscut sub numele de Petru, un pescar din Galilea, a preluat „conducerea“ celor care îl urmau pe Iisus și a jucat un rol foarte important în fondarea Bisericii Creștine. Se spune că după 30 de ani, a călătorit la Roma, unde a fost martirizat, în anul 64, în timpul împăratului Nero. Conform scripturilor, Petru a fost crucificat cu capul în jos, la cererea sa, considerându-se nedemn să moară în același fel ca și Hristos. Răstignirea a avut loc în apropierea unui vechi obelisc egiptean, care acum se află în Piața San Pietro.

Conform tradiției, rămășițele apostolului au fost îngropate în apropierea Circului lui Nero, pe Mons Vaticanus, la numai 150 m de locul în care a fost răstignit. Mormântul a fost întâi marcat cu o simplă piatră roșie, simbolică pentru numele său, dar neavând nici o semnificație pentru ne-creștini. Pe acest loc, peste câțiva ani, a fost construit un altar pentru ca, 300 de ani mai târziu, să fie construită prima bazilică.

În 1939, în timpul Papei Pius XII, au început cercetări arheologice sub cripta bazilicii, o zonă neaccesibilă din secolul 9 și până acum. S-a demonstrat că, într-adevăr, zona acoperită acum de Vatican a fost cimitir pentru o perioadă de vreme înainte de construcția Circului lui Nero, folosit ca loc de îngropăciune în special pentru victimele executate de sângerosul împărat, majoritatea creștini, dar, probabil, și pentru creștinii care doreau să fie înmormântați în apropierea apostolului. Excavațiile au scos la lumină vestigiile unor altare datând din diferite perioade istorice, cel din timpul lui Grigore I (590-604) fiind



construit deasupra unui aedicul conținând fragmente de oase învelite într-o țesătură cu decorații de aur. Deși nu se poate determina cu siguranță dacă este vorba despre moaștele Sfântului Petru, „straiele“ dovedesc totuși importanța deosebită a acestor rămășițe. Pe 23 decembrie 1950, Papa Pius XII anunță, într-o transmisiune radio de Crăciun, descoperirea mormântului Sfântului Petru.

Noua Bazilică

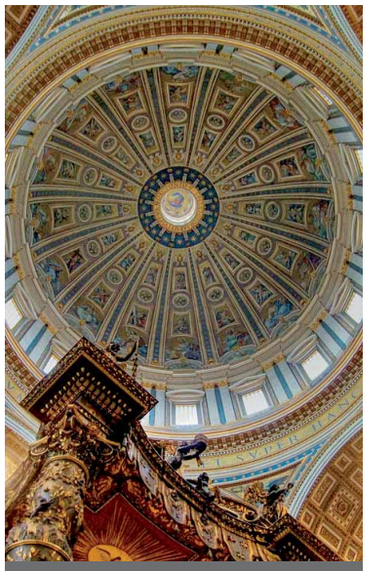
Pe la sfârșitul secolului 15, după o perioadă de neglijență, vechea bazilică se afla într-o stare deplorabilă. Papa Nicolae V a dispus elaborarea unor planuri pentru construcția unei noi biserici sau pentru modificarea extremă a celei vechi. Dar din cauza tulburărilor politice, la moartea sa nu se făcuse încă mai nimic. Totuși, apucase să ordone demolarea Colosseumului și o parte din materialele de acolo au fost transportate pentru a fi folosite la noua construcție.

În 1505, Papa Julius II a luat decizia de a demola vechea biserică și a ridica pe lucrul respectiv una mai grandioasă. A fost organizat un concurs, multe dintre proiectele participante putând fi și astăzi consultate în cadrul Galeriei Uffizi. În următorii 120 de ani, eforturile papilor și ale arhitecților au condus la ceea ce se poate admira astăzi în inima Vaticanului.

Una dintre cele mai inedite metode de finanțare a construcției a fost acordarea de indulgențe, în schimbul contribuțiilor, fapt în fața căruia un preot Augustinian german, Martin Luther, a protestat vehement, una dintre lucrările sale, despre indulgențe, constituind, mai târziu, un factor declanșator al Reformei, actul de naștere al Protestantismului.

Arhitectură

Concursul a fost câștigat de către proiectul lui Donato Bramante, iar piatra de fundație a fost pusă în 1506. Acest plan are forma unei cruci grecești imense, cu un dom inspirat din arhitectura templelor romane circulare de tip Pantheon. Diferența este că, în timp ce Pantheonul este susținut de un zid neîntrerupt, domul lui Bramante trebuia să se sprijine pe patru mari piloni. Domul central e înconjurat de patru domuri mai joase la axele diagonale. La fiecare colț al clădirii trebuia să se afle câte un turn, astfel încât construcția să fie pătrată. După moartea Papei Julius, Bramante a fost înlocuit de Giuliano da Sangallo, Fra Giocondo și Rafael. Sangallo și Giocondo murind în 1515, Rafael



San Pietro

- Locație: Vatican
- Religie: Romano-catolică
- Anul consacrării: 1626
- Arhitecți: Donato Bramante, Antonio da Sangallo cel Tânăr, Michelangelo, Jacopo Barozzi da Vignola, Giacomo della Porta, Carlo Maderno, Gianlorenzo Bernini
- Stil architectural: Renascentist și baroc
- Începerea lucrărilor: 1506
- Terminarea bazilicii: 1626
- Capacitate: minim 60.000 persoane
- Lungime: 220 m
- Lățime: 150 m
- Înălțime maximă: 138 m
- Diametru exterior dom: 42 m
- Diametru interior dom: 41,5 m

a preluat proiectul, modificând naosul și incluzând capelele apsidale de-a lungul stranelor pe ambele laturi. De asemenea, a redus dimensiunile turnurilor din colțuri.

În 1520, Rafael moare, în vârstă de 37 de ani, succesorul său, Peruzzi, menținând propunerile de proiectare ale faimosului artist. Dar construcția s-a blocat din nou, din cauza problemelor politice. Proiectul a fost dus mai departe de Antonio da Sangallo cel Tânăr, care prevedea extinderea clădirii într-un naos cu o fațadă largă și cu un portic dinamic.

A urmat, în 1547, regimul Papei Paul III și perioada Michelangelo, care, atunci în vârstă de peste 70 de ani, este considerat a fi principalul designer al unei importante părți a clădirii, așa cum o știm astăzi, recuperând principiul original al lui Bramate, revenind la crucea greacă și dezvoltând o viziune grandioasă. Domul, care astăzi impresionează milioane de oameni și care poate fi apreciat cel mai bine de la distanță, este opera marelui Michelangelo. În fine, Carlo Maderno a completat imaginea bazilicii cu un naos în partea estică.

Inimă a creștinătății, destinație de pelerinaj, locul în care se adună credincioșii din Roma sau chiar din lume pentru a sărbători Crăciunul sau Paștele, Piața San Pietro cu a sa bazilică reprezintă nu numai simboluri ale credinței, dar și ale geniului unor muritori ce și l-au pus cu totul în slujba preamăririi lui Dumnezeu, după umilele lor puteri.

Sărbători Fericite!

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

Mai puţini operatori, dar mai multe maşini

Sistem nou pentru decontarea TRANSPORTURILOR SUBVENȚIONATE

Noul sistem are la bază o aplicaţie informatică, prin care autorităţile speră să stopeze orice încercare de fraudă.

În prezent, sistemul de decontare pentru persoanele care beneficiază de facilități la transportul rutier de persoane presupune depunerea de către operatorii de transport a deconturilor la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii. La cerere, este anexat un borderou cu toate cupoanele/biletele speciale de călătorie aferente persoanelor care au fost transportate.

În acest moment, MTI trebuie să deconteze operatorilor de transport 165.079.917 lei. Există, însă, importante suspiciuni de fraudă, numeroase anchete aflându-se în desfășurare. De altfel, lipsa unui control real privind deconturile a făcut ca evitarea fraudelor să fie strict legată de moralitatea operatorilor de transport.

Utilizarea cupoanelor urmărită în timp real

Noul sistem va presupune implementarea unei aplicații informatice la nivelul autogărilor, ce va permite evidențierea în timp real a utilizării tichetelor speciale de călătorie.

Aplicația se va adresa, într-o primă fază, transportului interjudețean, întrucât sumele decontate pe acest tip de transport sunt mult mai mari, urmând să se extindă și pentru transportul județean.

Biletele de călătorie eliberate în baza cupoanelor de către autogară vor fi înregistrate în sistemul informatic al autogării și transmise online în sistemul informatic central al ARR. Biletele eliberate în baza cupoanelor de către conducătorul auto, în cazul în care călătorul este preluat dintr-o stație intermediară, vor fi înregistrate în sistemul informatic al primei autogări în care, conform graficului de circulație, este prevăzută stație.

Aplicația informatică va solicita următoarele date, care vor fi transmise către sistemul central: datele de identificare a deținătorului tichetului special de călătorie (nume, prenume, CNP); datele de identificare ale tichetului special de călătorie (seria, numărul); punct plecare - punct destinație; valoarea biletului de călătorie; operatorul de transport.

Astfel, apare posibilitatea emiterii unui centralizator care să cuprindă sumele ce urmează a fi decontate pe fiecare operator de transport.

De asemenea, pot fi efectuate controale, prin sondaj, în timp real, având ca obiectiv verificarea utilizării conform legislației în vigoare a cupoanelor (se poate verifica dacă persoana care a utilizat tichetul se deplasează sau nu cu mijlocul de transport respectiv).

Implementarea acestei aplicații informatice va putea fi urmată de interconectarea cu sistemul de evidență al cupoanelor la instituțiile emitente în vederea verificării autenticității și veridicității acestora.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Licenţiere pentru 8+1

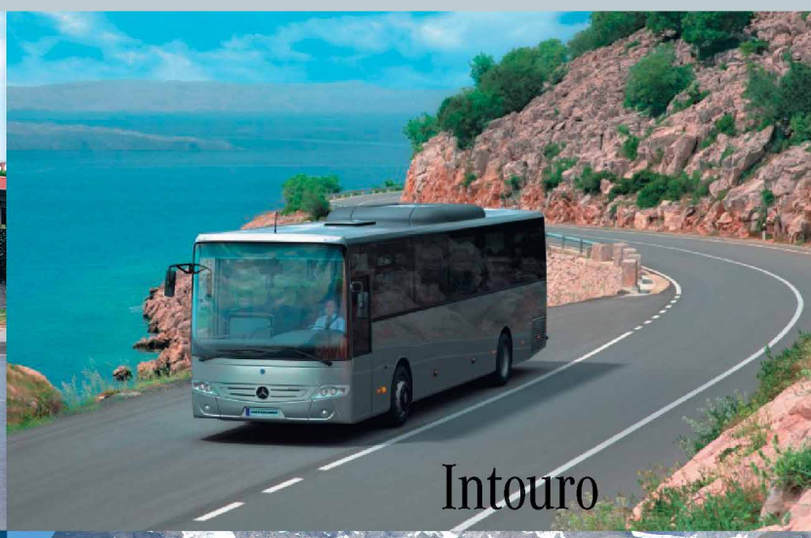
Pentru a îmbunătăți cât mai mult siguranța rutieră, ARR pregătește modificări legate de atestarea profesională. „Se vor introduce la calificare profesională alte categorii de participanți implicați în siguranța rutieră precum conducătorii de tramvaie, de troleibuze, de tractoare, pentru care nu s-au acordat atestate până acum. În legea unică a transporturilor, se va avea în vedere și eventualitatea licențierii microbuzelor de 8+1 locuri, cu certificare profesională pentru conducătorii auto“, a explicat Florian Coman, director general ARR.
Problema microbuzelor pentru transportul elevilor va fi, de asemenea, rezolvată. Acestea au funcționat până acum fără a avea documentele legale necesare pentru activitatea de transport, fără persoană desemnată, iar șoferii nu aveau atestat profesional. În plus, „toți conducătorii auto care transportă copii vor fi obligați să aibă o calificare suplimentară, care va conține inclusiv reguli de conducere ecologică și de comportament“, a completat Florian Coman.

O marcă Daimler

Datorită dumneavoastră am avut succes și în 2010.
Mulțumim pentru încrederea acordată.

Echipa de Vânzări Autobuze și Autocare Mercedes-Benz

Mercedes-Benz



EvoBus Romania SRL – Divizia de Autobuze și Autocare Mercedes-Benz
Șos. Odăi, nr. 373-377, Sector 1, București
Detalii autocare: Tel.: 021 528 66 25, Mobil: 0728 90 80 50
Detalii autobuze: Tel.: 021 528 66 24, Mobil: 0728 90 80 44

Mai puţini operatori, dar mai multe maşini

Un uşor proces de concentrare pare să aibă loc pe segmentul transportului rutier de pasageri. Au dispărut 128 de firme în acest an, însă parcul naţional a crescut cu 783 de autobuze şi microbuze, faţă de sfârşitul anului 2009.

Este de remarcat faptul că, față de anul trecut, creșterea parcului nu înseamnă deblocarea pieței, ci dimpotrivă. Numai 861 de autobuze, autocare și microbuze au fost achiziționate în ultimul an, față de peste 4.000 în 2009.

Practic, conform datelor ARR, putem trage concluzia că, pe segmentul transportului de pasageri, procesul de înlocuire a încetat aproape în totalitate. Cele mai multe dintre autovehiculele noi achiziționate se regăsesc în creșterea parcului național.

Totuși, nu avem motive de îngrijorare privind îmbătrânirea exagerată a parcului. Cel puțin, nu încă. Așa cum se poate vedea și din statistici, achizițiile importante de autovehicule noi destinate transportului de călători se petrec în ani în care au loc atribuirile de trasee naționale. Astfel se explică de ce pe segmentul de vechime 1-5 ani se înregistrează 11.546 autovehicule, cu 2.915 mai mult decât anul trecut.

Așa cum era de așteptat în această perioadă de criză, când banii se găsesc tot mai greu, iar fluxul de călători a scăzut, microbuzele câștigă teren. Astfel, numărul microbuzelor a crescut cu 323 anul acesta față de 2009, în timp ce numărul autobuzelor doar cu 190 în 2010.

Numărul total de curse interjudețene este de 6.420, dar se folosesc numai 2.354 autovehicule pe aceste curse (același autovehicul poate efectua și alte curse dacă programul orar îi permite). Similar la traseele județene - 6.823 licențe de traseu județean, la care sunt nominalizate 5.788 autovehicule.

În ceea ce privește tipul de deținere, „leasingul“ și „închirierea“ pierd teren, iar „proprietatea“ înregistrează în 2010 o creștere semnificativă.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

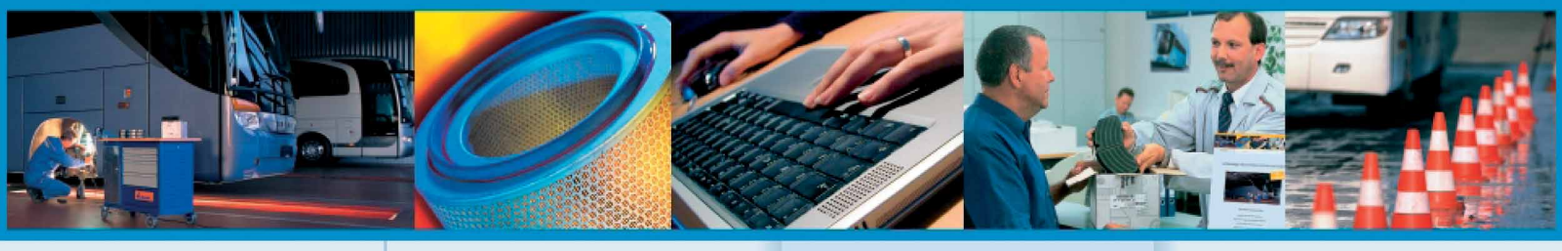
Operatori și vehicule	2009	2010
Licențe de transport persoane - LTP	4115	3987
Copii Conforme ale LTP	21042	21825

Vechime Parc transport Persoane	2009	2010
1 an	4027	861
între 1 an și 5 ani	8631	11546
între 5 ani și 10 ani	4634	5244
peste 10 ani	5567	5721

Autovehicule transport persoane	2009	2010
Microbuze	12723	13046
Autobuze	10136	10326

Autovehicule transport persoane - deținere	2009	2010
Proprietate	15274	16701
Leasing	5620	4872
Închiriere	1965	1799

	An fabricație						
	1999	2000-2005	2005-2007	2007-2009	2009	2010	Total:
Tip Traseu							
Interjudețean	205	401	498	1220	14	16	2354
Județean	1459	1208	926	2139	42	14	5788



Durata campaniei promoționale: 01.12.2010 - 28.02.2011

Frânăm costurile! Accelerăm siguranța!

Cod piesă	Denumire	Pentru autobuze	Preț promoțional în LEI*
A 356 421 12 12 A 002 420 55 20	Disc de frână Plăcuță	Tourismo, O 404	2.203,06
A 627 421 00 12 8 285 408 534 0	Disc de frână Plăcuță	Integro, Intouro, TopClass 300, ComfortClass 300, MultiClass 300	2.173,92
A 942 423 00 12 A 003 420 20 20	Disc de frână Plăcuță	Travego, Tourismo, Integro, Intouro, Citaro, TopClass 400, ComfortClass 400, MultiClass 400	1.936,61

*** Prețul include piesa de schimb şi manopera aferentă acesteia.**

Discuri şi plăcuțe de frână adaptate care se completează reciproc

Capacitate de a parcurge 100.000 de kilometri în condiții optime de funcționare

Calitate ridicată a materialelor şi a finisajelor

EvoBus Romania SRL, Centrul de Reparații OMNIplus BusWorld Home
Şos. Odăi, nr. 373-377, Sector 1, 013605, Bucureşti
Vânzări Piese de Schimb Tel.: +40 21 528 66 49/50/53/81; Fax: +40 21 528 66 86
Service Tel.: +40 21 528 6641, 42, 43. Fax: +40 21 528 6666
SERVICE 24h +40 728 90 80 66, Site: www.omniplus.ro

OMNIplus

Service pentru autobuzele dumneavoastră Mercedes-Benz şi Setra

„Noi suntem cu Guvernul, indiferent de CULOAREA POLITICĂ“

Un principiu care, cel puţin teoretic, ar trebui să sprijine un patronat în acţiunile întreprinse. Şi totuşi...

„Noi suntem cu Guvernul care este la putere, indiferent de culoarea politică. Mergem pe premisa că, în activitatea noastră, cel mai mare ajutor poate fi asigurat de cei aflați la putere - infrastructură, legislație cu norme clare etc. Din păcate, la ora actuală, cei care sunt la putere sunt cei care ne lovesc cel mai mult și ne îngroapă în datorii“, a declarat Vasile Ștefănescu, președinte COTAR (Confederația Operatorilor și Transportatorilor Autorizați din România).

Traseele de Ilfov

Intrarea RATB pe traseele din Ilfov îi afectează puternic pe operatorii de transport care activează pe respectivele trasee. Aceștia acuză faptul că acțiunea este ilegală. Reprezentanții COTAR consideră că aprobarea Programului de transport rutier de persoane pe raza Municipiului București și a județului Ilfov cu vehicule ale RATB încalcă legislația în vigoare și au depus deja o plângere penală în acest sens.

„RATB trebuie să iasă de pe traseele de Ilfov, unde desfășoară o activitate ilegală. Am depus plângere penală împotriva direcției transporturi din cadrul primăriei“, a arătat Vasile Ștefănescu.

În plângerea penală formulată de COTAR, se arată că, deși au fost invocate condițiile socio-economice, „tocmai acestea sunt nesocotite prin propunerea acestui program de transport și prin atribuirea ilegală a traseelor dintre București și localitățile din Județul Ilfov, prețul practicat de către RATB fiind aproape dublu decât al operatorilor de transport care își desfășoară activitatea pe traseele vizate“.

Este probabil ca operatorii de transport să reușească în justiție stoparea actității RATB pe Ilfov, mai ales că între București și Județul Ilfov nu există o asociație de dezvoltare comunitară, care ar putea justifica din punct de vedere legal prestarea serviciului de transport într-o altă unitate administrativ-teritorială. De altfel, nici nu ar fi pentru prima dată când se întâmplă acest lucru.

Însă un lucru a devenit evident - intențiile de extindere a activității RATB în afara Capitalei. Asemenea intenții pot fi constatate și la alte regii de transport local și va fi greu pentru transportatorii privați să concureze cu societăți susținute cu bani de la stat și care, în plus, au avantajul unui dialog mai bun cu cei care fac legile.

Control unic - dar sub cine?

Un subiect important abordat tot mai mult în ultima perioadă este cel al constituirii unui corp unic de control în cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, iar opiniile patronatelor sunt încă împărțite.

„Referitor la organismul de control unic, am solicitat ca li-

cențierea și autorizarea să rămână la Autoritatea Rutieră, dar controlul a devenit deja o armă politică împotriva noastră. Nu poți să și licențiezi, să și autorizezi, să și controlezi. În momentul de față, inspectoratul ARR din toată țara este numit politic. Dacă inspectorul care autorizează mai lucrează și la un centru de formare profesională, se duce la examen tot la centrul de formare profesională, merge în control la același centru sau școală de șoferi, care, la un moment dat, sunt unite (centru, școala de conducere, transportator), mă întreb unde mai este competența profesională, unde se oprește autorizarea și începe actul de control. Să nu uităm că toți, de la inspectorul șef și până la ultimul inspector din județ (numai cei agreați de conducere), sunt pe statul de plată al centrelor de formare profesională, obținând venituri foarte mari, venituri care ar trebui să intre în contul ministerului. Deci, dacă ei încasează bani de la aceștia, unde mai este «obiectivitatea actului de control»?. Mai rămân de controlat proștii care nu dau bani și liderii patronatelor ca să li se astupe gura. Însă nu poți ascunde ceea ce vede toată lumea. Sunt 42 de agenții și fiecare are propriul mod de aplicare a legii, pentru că fiecare șef de agenție este numit politic și nu respectă dispozițiile de la centru. Chiar dacă ești cu puterea, astăzi există o fracționare la nivelul acesteia, iar în lupta dintre aceste fracțiuni cei mai afectați suntem tot noi. Am cerut ca inspectoratul unic de control să fie sub directa coordonare a ministrului, pentru a nu amesteca actul de licențiere și autorizare cu cel de control“, a precizat Vasile Ștefănescu.

Neîncrederea în eficiența actului de control este, de asemenea, un motiv pentru care se dorește o schimbare.

„Se controlează lucruri mărunte, iar chestiunile grave pe care noi le semnalăm de multă vreme nu le ia nimeni în seamă. Există, în continuare, pe segmentul școlilor de șoferi, vânzare de dosare. Sunt oameni care cumpără aceste dosare fără să facă nici o oră de pregătire. În contabilitatea respectivelor firme, se înregistrează încasarea a 100 lei sau 50 lei în loc de 800 lei, iar în privința pirateriei (transport de persoane neautorizat) să nu uităm că ARR a avut toate pârghiile necesare pentru combaterea acesteia, dar nu a făcut nimic, pe când Poliția Rutieră, când i s-a dat ocazia prin lege, în numai 2 luni a ridicat 1.400 de plăcuțe de la piați, aducând mulți bani la buget prin amenzile date“, a completat președintele COTAR.

Totodată, COTAR consideră că la elaborarea legislației în transporturi nu ar trebui să participe reprezentanți ai instituțiilor cu atribuții de control.

„Am cerut ca legislația privind controlul să fie realizată exclusiv de către DGTR (Direcția Generală Transport Rutier), iar la elaborarea proiectelor de lege să nu mai participe ARR, CNADNR și RAR. Prin tot ce s-a întâmplat până acum, participarea acestor trei entități la actul normativ a dus la introducerea de pârghii care să poată fi folosite împotriva noastră. Astăzi, aceste instituții își creează după cum doresc legile în baza cărora funcționează. Vom reîncepe demersurile pentru ca reprezentanți ai patronatelor să participe la toate consiliile de administrație ale RAR, ARR și CNADNR, pentru ca toate deciziile luate să fie transparente, nepărtinitoare și legale“, a spus Vasile Ștefănescu.

Pericolul din Parlament

Tot mai multe semnale de îngrijorare pentru piața de transport vin dinspre Parlament. Amintim faptul că Legea 168/2010, prin care se aprobă și modifică Ordonanța de Urgență 34/2010, a făcut practic imposibilă lupta împotriva pirateriei.

„Am muncit la nivel de COTAR trei luni de zile pentru o lege care să combată în mod eficient pirateria (Ordonanța 34), iar prin eliminarea unui punct în Parlament (litera g) s-a pierdut ceea ce realizasem“, a declarat Vasile Ștefănescu.

În plus, la ora actuală, se discută despre o lege care să permită autorităților județene emiterea licențelor de traseu în transportul public județean de persoane prin curse regulate.

„Există un proiect de lege care a ajuns la Camera Deputaților, în care se prevede ca licențierea și autorizarea să fie realizată de către Consiliile Județene, în condițiile în care acestea nu au personal calificat, iar în anumite județe nici nu a fost înființată autoritatea județeană de transport. De altfel, problemele apărute odată cu preluarea traseelor județene de către Consiliile Județene sunt binecunoscute“, a arătat președintele COTAR.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Vasile Ștefănescu, președinte COTAR:

„ARR este astăzi o instituție europeană, cu metehne mai tari ca europenii și șpagă africană. Prea mulți angajați ai ARR (sau rude ale lor) sunt implicați în activități comerciale legate de această activitate - au firme de transport, școli de șoferi, centre de formare profesională... În aceste condiții, degeaba cerem noi aplicarea legii. Astăzi, controlul este un instrument de a lua șpagă, iar cei care o dau pot funcționa nestingheriți - aceia care realizează control în trafic întorc spatele atunci când trec mașinile protejate de ei.“

Toate tunurile pe „PIRATERIE“

Federaţia Operatorilor Români de Transport (FORT), în parteneriat cu Poliţia Rutieră Română şi Autoritatea Rutieră Română, a organizat la sfârşitul lunii noiembrie, la Gilău (judeţul Cluj), o conferinţă pe tema combaterii transportului ilicit de persoane.

Practic, a fost vorba despre cea de-a doua Conferință Națională FORT, având ca temă „Transportul illicit de persoane - un factor de dezechilibru macroeconomic și un pericol social cotidian“.

La conferință, au participat reprezentanți ai operatorilor de transport din toată țara.

„Pirateria“ în transportul rutier de persoane reprezintă un pericol la adresa siguranței rutiere, dar și un element important de concurență neloială, iar acest subiect este discutat de mulți ani, fără a se găsi încă rezolvarea.

Primii paşi importanţi

Remarcabil este însă faptul că, în ultima vreme, se constată o îmbunătățire semnificativă a calității discuțiilor pe această temă.

Evenimentul de la Gilău a demonstrat, încă o dată, faptul că transportatori din toată țara pot ajunge la poziții comune pentru combaterea unui fenomen care afectează toată piața. În plus, autoritățile par mai dispuse ca niciodată să asculte sugestiile patronatelor.

Un pas important a fost realizat în acest sens odată cu Ordonanța

34/2010, astfel creându-se premisele pentru combaterea celei mai răspândite forme de „piraterie“ - transportul cu autoturisme, realizat de persoane particulare, fără nici un fel de licență sau autorizații.

Din păcate...

„Ordonanța 34/2010 prevedea la articolul 55, punctul 3, introducerea literei g (aplicabilă pentru efectuarea de transport public de persoane cu un autoturism fără respectarea prevederilor art. 7 și 8). Prin Legea 168/2010 ce aprobă Ordonanța 34, s-a revenit asupra acestui punct, fiind abrogată litera g. În aceste condiții, sancțiunile ajung să fie aplicate numai operatorilor de transport, iar pirații nu mai pot fi stopați“, a precizat Augustin Hagiu, președinte FORT.

Astfel, încă o dată, Parlamentul, accidental sau cu bună știință, dă o palmă operatorilor de transport și, totodată, demonstrează inconsecvența existentă în lumea politică românească. Parlamentul a decis, practic, modificarea radicală a sensului unei ordonanțe emise de Guvern și asta în condițiile în care acest Guvern dispune de o susținere parlamentară majoritară. Victimele sunt, ca de obicei, aceia care activează în mediul privat, de această dată operatorii de transport.

Totuși, transportatorii nu au dezarmat, iar în cadrul întâlnirii de la Gilău, împreună cu reprezentanții Poliției Rutiere și ai ARR, au fost căutate soluții pentru a fi continuată lupta împotriva „piraților“, până la corectarea Legii 168/2010.

Feţele „pirateriei“

Conform FORT, la ora actuală, peste 6.000 de autoturisme și microbuze efectuează zilnic, la nivel național, curse cu pasageri pe rute locale, județene, interjudețene și comunitare. Acești „piraţi“ aduc pierderi directe statului în cuantum de peste 250.000 de euro zilnic, respectiv 100 milioane euro anual, sume ce intră în economia subterană și, totodată, provoacă pierderi indirecte operatorilor, cărora le afectează fluxul de călători (-40%), încasările (100 milioane euro anual) și plățile aferente către stat în valoare de peste 50 milioane euro anual.

„Pirateria“ are diverse forme prin care se manifestă, făcând fenomenul cu atât mai greu de depistat și combătut.

Astfel, la nivel național, se întâlnesc numeroase cazuri în care microbuzele pentru elevi sunt utilizate ilegal pentru transport public de călători. De asemenea, a fost semnalată și problema curselor regulate speciale.

„Fenomenul pirateriei se manifestă diferit de la un județ la altul. Sunt județe unde pirateria se manifestă cu buna știință a autorităților, sunt directori de școli care decontează abonamente pentru transportul elevilor către niște indivizi care nu au nici un fel de licență de transport, nici un fel de atestat profesional. Lucrurile sunt foarte grave. La Negrești-Oaș, în județul Satu-Mare, de exemplu, ședințele de atribuire a abonamentelor școlare se fac cu ușile deschise, la acestea participând cetățeni posesori de autoturisme, alături de persoane juridice, licențiați să efectueze transport public. Sunt, de asemenea, multe situații în care cursele regulate speciale se transformă în curse ocazionale în timpul liber și agață tot ce prind pe un traseu. Însă, cea mai gravă formă de pirateie se desfășoară într-o zonă neacoperită din punct de vedere legislativ. Vom face eforturi pentru modificarea Legii 168 (Ordonanța 34) pentru a

Augustin Hagiu, președinte FORT:

„Rezultatele nu sunt atât de bune pe cât ne doream, având în vedere alunecarea legislativă care a avut loc în iunie. Ne concentrăm pe ceea ce avem de făcut și este clar că Poliția Rutieră se înscrie în direcția colaborării. Este pentru a doua oară când reprezentanții FORT din țară se întâlnesc cu reprezentanții poliției din fiecare județ, fiind deja numeroase zone unde s-au înregistrat progrese în combaterea transporturilor ilicite.“

Comisar șef Cristian Călin, director adjunct al Direcției Rutiere din cadrul IGPR:

„Urmărim ca toate activitățile noastre să le armonizăm astfel încât rezultatul să fie cât mai aproape de ținta finală, eliminarea pirateriei din transporturile rutiere. Este nevoie de modificarea legislației în vigoare și împreună cu ARR și Ministerul Transporturilor ne-am propus promovarea unui nou cadru legislativ, astfel încât activitățile pe care le desfășurăm să fie mai eficiente.“

Florian Coman, director general ARR:

„Studiem posibilitatea licențierii autovehiculelor de transport persoane de 8+1 locuri, categorie aflată imediat sub atribuțiunile ARR. Motivarea acestui demers este legată și de faptul că această activitate comercială trebuie scoasă la lumină. Cei mai mulți piraţi aparţin acestui segment.“

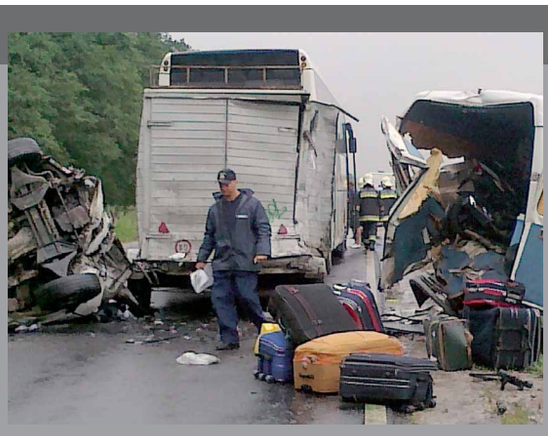
putea face funcţională combaterea acestor transporturi ilicite“, a explicat Augustin Hagiu. Lupta cu „piraţii“ este una cât se poate de dură şi, uneori, nu se limitează la partea financiară. La Iaşi, unul dintre piraţii reclamaţi de numeroase ori a atacat şi rănit cu un cuţit pe un şofer al unei societăţi de transport. Respectivul pirat nu avea nici măcar permis de conducere.

În judeţul Tulcea, pirateria îşi face puternic simţită prezenţa, fiind realizată cu toate tipurile de mijloace de transport, inclusiv cu ambulanţele.

În acest context, una dintre măsurile propuse, până la modificarea Legii 168, a fost aceea ca Poliţia Rutieră să îşi intensifice controalele. Reprezentanţii FORT sunt convinşi de faptul că astfel vor fi depistate numeroase nereguli chiar dacă, la ora actuală, respectivii piraţi nu pot fi sancţionaţi pentru transport ilicit.

Îngrijorător este faptul că „piraţii“ sunt din ce în ce mai bine organizaţi. Astfel, sunt trasee pe care aceştia au grafice de circulaţie, staţii din care pleacă în mod organizat... În plus, nu ezită să riposteze la presiunile exercitate de către operatorii de transport, sunând, de exemplu, la „112“ pentru a reclama faptul că transportatorii au călători în picioare.

Ultimii la siguranţă rutieră



În urma unei analize realizate la nivelul UE, în luna august, România se află pe ultimul loc în statistica privind situaţia accidentelor rutiere raportate la numărul persoanelor decedate. Astfel, în ţara noastră, se înregistrează un raport de 1/3 morţi la accidente grave. Următoarea ţară în acest clasament este Bulgaria, cu un raport de 1/10, iar media europeană este de 1/60, 1/80.

„Toate eforturile noastre trebuie îndreptate spre această ţintă de reducere a numărului şi consecinţelor accidentelor rutiere. Analizele realizate în statele dezvoltate şi care au obţinut cele mai importante performanţe în domeniu (Spania, Franţa) au recunoscut că impunerea legii a dus la o reducere de maxim 30% a accidentelor. Spania recunoaşte că măsurile cele mai bune sunt legate de infrastructură, printre acestea numărându-se: realizarea unor parcări eficiente destinate în primul rând transportului rutier de mărfuri şi persoane. Noi realizăm controale privind respectarea timpilor de conducere şi odihnă şi, de fapt, nu avem esenţa - spaţii de parcare suficiente. De asemenea, legea prevede interzicerea pe drumurile naţionale europene a transportului hipo, dar nu s-a încercat găsirea de variante alternative pentru acest segment“, a arătat comisarul şef Cristian Călin, director adjunct al Direcţiei Rutiere din cadrul IGPR.

Există şi veşti bune. La ora actuală, se înregistrează în România scăderi substanţiale sub aspectul numărului de accidente şi al gravităţii acestora. „Este pentru prima dată în ultimii 10 ani când avem o reducere de 14% la numărul accidentelor grave. Am înregistrat, până la jumătatea lunii noiembrie, 7.540 de accidente grave, faţă de 8.500 înregistrate în perioada similară a anului trecut. Anul trecut, aveam 2.300 persoane decedate în urma accidentelor rutiere, anul acesta am ajuns la 1.925. Rezultate similare au fost obţinute şi în ceea ce priveşte numărul de persoane rănite grav şi uşor. Printre acţiunile care au dus la obţinerea acestor rezultate se numără şi controalele realizate împreună cu ARR. Practic, am dublat numărul acestor controale anul acesta. Pe lângă acţiunile Poliţiei Rutiere, şi volumul traficului, mai scăzut în contextul crizei, a jucat un rol în obţinerea acestor rezultate. Volumul traficului rutier a scăzut cu 10-12%“, a arătat comisarul şef Cristian Călin.

În ceea ce priveşte transportul rutier, în primele 9 luni ale anului, accidentele în care au fost implicate cu vinovăţie autovehicule destinate transportului rutier public de mărfuri şi persoane reprezintă numai 3,77% din total număr de accidente grave şi 5,3% a persoanelor decedate.

CONFORT EUROPEAN PE DRUMURI ROMÂNEȘTI

IGERO maxi

LIVRARE DIN STOC! Preț: 129.000 EUR

Motor: MAN 280 CP
Aer Condiționat: Thermo King
Încălzire suplimentară
Capacitate: 80 pasageri
(26 locuri pe scaune)

EL CAR

Contact: dovemarchile@yahoo.com / www.igero.ro / 0721 981 870

„Judeţenele“ înapoi la ARR?

Reprezentanții FORT au semnalat dificultățile pe care le întâmpină de la trecerea transportului județean în responsabilitatea autorităților locale.

„Transportatorii sunt prinși între ARR și autoritățile județene de transport și, astfel, apar numeroase probleme care nu pot fi rezolvate. Noi am cerut ca toate responsabilitățile să revină la ARR - peste 90% din membrii FORT și-au exprimat această dorință. La ora actuală, suntem plimbați între instituții“, a spus Doru Marian Crăc, vicepreședinte FORT.

Reprezentanții ARR consideră, la rândul lor, că revenirea transportului județean în responsabilitatea Autorității Rutiere ar avea numeroase avantaje, însă, deocamdată, discutăm doar de niște intenții.

„Trecerea responsabilității privind transportul județean înapoi la ARR ar fi bună, luând în considerare și posibilitatea de a realiza astfel o mai bună corelare a transportului la nivel național. În plus, 90% dintre angajații ARR au studii superioare și cei mai mulți au experiență în ceea ce privește elaborarea programelor de transport“, a arătat directorul general ARR.

ARR pregătește schimbări și în ceea ce privește formarea profesională. Astfel, se intenționează promovarea unui ordin de ministru pentru o calificare suplimentară a conducătorilor auto care transportă elevi.

Un alt aspect important semnalat de către directorul general ARR a fost legat de deconturile pentru subvențiile la transport.

„Am realizat un top al deconturilor depuse în vederea obținerii banilor aferenți subvențiilor și am făcut o corelare cu traseele deținute de respectivii operatori și capacitățile de transport de care dispun. Verificările se realizează împreună cu garda financiară. Vom stabili dacă aceia care au cerut la decontare sute de mii de euro au avut și cu ce să transporte acești călători și care a fost gradul de ocupare. În zona Iași, de exemplu, anumiți transportatori au un grad de ocupare a scaunelor din autovehicule de 85-94% numai cu posesori de cupoane, lucru greu de crezut că se poate întâmpla în realitate“, a precizat Florian Coman.

2.818 transporturi ilicite

În cadrul evenimentului, comisarul șef Cristian Călin, director adjunct al Direcției Rutiere din cadrul IGPR, a prezentat câteva date privind controalele realizate de către Poliția Rutieră în acest an.

De la intrarea în vigoare a Ordonanței 34 (4 mai 2010) și până la sfârșitul lunii octombrie, au fost identificate 2.818 cazuri de transporturi ilegale. Doar 806 dintre acestea au fost în domeniul transporturilor de mărfuri (25%).

„S-a luat măsura suspendării dreptului de utilizare a vehiculului și de sancționare contravențională a persoanelor vinovate în 1.468 de cazuri. S-au întocmit 470 de dosare penale pentru exercitarea activităților neautorizate în domeniul transporturilor. Au fost întocmite de către Poliția Rutieră 175 de dosare de constatare a infracțiunilor legate de evaziunea fiscală. Pentru protejarea populației împotriva unor activități comerciale ilicite, s-au întocmit 706 dosare penale“, a arătat Cristian Călin.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

15 decembrie 2010 - 15 ianuarie 2011

BERBEC (21 martie - 20 aprilie)

Nimănui nu-i strică un pic de relaxare, însă, în cazul dumneavoastră, este principala recomandare pentru această perioadă. Încercați, de asemenea, să vă țineți sub control pornirile nervoase, în special în relațiile cu șefii și cu autoritățile. Evitați să călătoriți (și din motive economice), însă dacă o faceți, cuvântul de ordine la volan trebuie să fie prudența.

TAUR (21 aprilie - 21 mai)

Nu se întrevăd călătorii în interes de serviciu, dar ar fi bine să nu ignorați deloc avantajele vacanței de iarnă. Pentru că, în continuare, lucrul în echipă vă va aduce numeroase satisfacții, profitați de el din plin și mențineți bune legături atât cu colegii - pentru reușite în plan profesional, cât și cu prietenii - pentru amintiri de neuitat.

GEMENI (21 mai - 20 iunie)

Perioada aceasta ar putea să vă aducă satisfacții în plan profesional. Important este să țineți sub control tensiunea nervoasă și să apelați la toate resursele diplomatice de care dispuneți. Dacă este posibil, călătoriți cât mai mult - veți beneficia în acest fel de multe momente de relaxare. Atenție la volan: nu apăsați prea tare pedala de accelerație!

RAC (21 iunie - 22 iulie)

Nu este cea mai bună perioadă din viața dumneavoastră, însă nu trebuie să dramatizați. Încercați să vă bucurați de lucrurile mărunte, cum ar fi drumurile scurte pe care le faceți alături de prieteni, și nu dați importanță prea mare neplăcerilor cu care vă confruntați. Mare atenție în trafic: nervozitatea care vă stăpânește ar putea să vă creeze mari probleme.

LEU (23 iulie - 22 august)

În plan financiar, lucrurile merg bine, cu condiția să țineți sub control cheltuielile nejustificate. Din punct de vedere profesional, pentru că nivelul de energie e în scădere, încercați să vă mențineți pe linia de plutire. Aveți grijă de sănătatea dumneavoastră, iar la volan, mai ales că veți călători mult, încercați să respectați regulile de circulație.

FECIOARĂ (23 august - 22 septembrie)

Este o perioadă în care veți călători destul de mult, în special în interes de serviciu. Conduceți cu prudență! Vor apărea și câteva ocazii de relaxare, însă, în general, vă veți concentra asupra planului profesional. Nu neglijați aspectul relațional. Este foarte important ca în perioada sărbătorilor să acordați mai multă atenție casei și familiei.

BALANȚĂ (23 septembrie - 22 octombrie)

Este o perioadă interesantă în ceea ce privește cariera. Concentrați-vă în plan profesional. Succesul va apărea rapid și în plan financiar. Atenție, însă, la starea de sănătate. Nu strică să faceți un pic de mișcare, dar, pe de altă parte, nici odihna nu e un aspect de neglijat. Dacă nu este absolut necesar, evitați să călătoriți în acest interval de timp.

SCORPION (23 octombrie - 21 noiembrie)

Totul e grozav în plan profesional dar, mai ales, în cel financiar. Nu se întrevăd prea multe călătorii, dar, cu siguranță, acestea vor fi prilej de bucurie. Lucrurile merg ca pe roate și în plan personal. În această perioadă, nu vă puteți plânge de nimic. Mare atenție însă la volan: conduceți cu prudență, țineți viteza sub control și purtați centura de siguranță.

SĂGETĂTOR (22 noiembrie - 21 decembrie)

Veți călători mult în această perioadă, pe distanțe destul de lungi, în special în interes de serviciu. Semnele bune în plan profesional încă se lasă așteptate. Totuși, din punct de vedere financiar, lucrurile încep să se așeze. În trafic, conduceți cu prudență, respectați regulile de circulație și nu uitați să vă puneți centura de siguranță!

CAPRICORN (22 decembrie - 19 ianuarie)

În continuare, tot ceea ce ține de profesie și de planul financiar primează, înregistrând succese. Atenție, însă, în plan personal! Nu neglijați casa și familia! Utilizați diplomația care vă caracterizează pentru a pune lucrurile la punct în relațiile personale. Momentul este oportun și mult timp de acum încolo veți beneficia dacă puneți totul în ordine.

VĂRSĂTOR (20 ianuarie - 18 februarie)

Este o perioadă în care lucrurile par să treneze. Doar febra sărbătorilor aduce un pic de acțiune în viața dumneavoastră, însă nu suficient cât să vă scoată din starea de letargie. Apare o stare de nervozitate din această cauză. Nu veți călători prea mult, dar, dacă o veți face, evitați conflictele în trafic și nu apăsați prea tare pedala de accelerație.

PEȘTI (19 februarie - 20 martie)

Nu consumați toate resursele de energie de care dispuneți, chiar dacă această perioadă este extrem de bună în tot ceea ce întreprindeți. Încercați să vă și relaxați un pic - doar sunt sărbătorile! Călătoriți ori de câte ori aveți ocazia și doar împreună cu prietenii. Un singur lucru trebuie să aveți în vedere: odihniți-vă bine înainte de a urca la volan.

UN SERVICE PENTRU CEI GREI

ROMTRAILER RTS SERVICE

GAMA DE ACTIVITĂȚI:

- reparații în garanție și post-garanție pentru semiremorci SCHMITZ CARGOBULL, SPITZER SILO;
- reparații post-garanție pentru orice tip de remorci și semiremorci;
- service autorizat HYVA GEORG HYDRAULIK, KNORR-BREMSE, WABCO, GARDNER&DENVER;
- reparații în caz de accidente;
- derulare directă prin asigurator;
- reparații structuri frigorifice, suprastructuri, prelate, caroserii, ferroplast și sasiuri;
- montaj suprastructuri pentru camioane de distribuție;
- eliberare certificate ATP (service agreat de TUEV München); montaj și reparații instalații hidraulice HYVA;
- montaj și reparații instalații de frânare KNORR BREMSE și WABCO.
- Vânzări piese de schimb originale ale mărcilor de renume: SCHMITZ CARGOBULL, BREMSKERL, BEZARES, BPW, FELDBINDER, GHH-RAND, HYVA GEORG HYDRAULIK, KNORR-BREMSE, SAF, SPITZER SILO, SUER, TITGEMEYER, WABCO.
- Statie ITP

Atelier mobil 24/24 H – Tel: +40 (0) 722.577.678

Ne găsiți în

BUCUREȘTI , Bd. Timișoara, Nr. 92, Sect. 6;
Tel: +40 (0) 21.444.3572/ 73/ 75 ;
+40 (0) 722.577.678;
Fax: +40 (0) 21.444.3579/ 74;
E-mail: info@romtrailer.ro

SIBIU, Calea Șurii Mici, nr. 70;
Tel: +40 (0) 369.450.386 ;
+40 (0) 0740.014.278;
Fax: +40 (0) 369.450.387

JUD. BIHOR, Comuna Borș, sat Santion,
Șos. Borș, Nr. 76 (2 Km de Oradea)
TELEFON: +40 (0) 0757.047.029

www.romtrailer.ro

INVESTEŞTE ANUL ACESTA PENTRU PROFITURI VIITOARE

Te ajutăm să-ți închizi bilanțul pe 2010!

Vino pe planeta Scania în perioada **1-25 decembrie**, comandă o Scania Seria G 420 Highline, iar Moşul Scania îți aduce un mare **cadou** plus o ofertă **galactică.**

Avans plătit de client **12600 Euro**

Rata lunară 1149 Euro

telefon: 0730 710 449
mail: marketing@scania.ro
www.scania.ro

SCANIA

Această ofertă este valabilă până la 25 decembrie 2010, cu condiția aprobării dosarului de leasing și plata avansului până la 25 decembrie 2010. Toate prețurile sunt fără TVA și asigurare.