



**Reuniunea FRIGO CLUB INTERNATIONAL,
secțiunea TRANSFRIGOROUTE INTERNATIONAL dedicată transportatorilor
frigorifici**

01.02.2012, Bruxelles

Transfrigoroute International – TI este organizația profesională umbrelă a transporturilor rutiere cu temperaturi controlate. TI are o importantă responsabilitate socială, pentru că joacă un rol vital în asigurarea continuității lanțului frigorific pentru alimentele perisabile, prin asumarea obligațiilor legale în conformitate cu legislația generală privind alimentația, pentru siguranța și sănătatea publică a celor peste 500 milioane de consumatori din UE.

Fondată în 1955 ca o asociație non-profit, TI este formată din 18 asociații naționale membre din Europa și Nordul Africii, reunind în jur de 1500 de membri implicați în transportul și logistica cu temperaturi controlate, ca și producători de vehicule comerciale și echipament de refrigerare și organizații de testare.

TI este organizată în 2 principale secțiuni:

- FrigoClub Internațional, reunind transportatorii frigorifici membri TI
- Comitetul Tehnic Consultativ, reunind producătorii de vehicule și echipamente frigorifice membri TI.

Prima reuniune FrigoClub International (FCI) din acest an a avut loc în data de 01.02.2012 la sediul Transfrigoroute International din Bruxelles. La reuniune au participat reprezentanți ai asociațiilor naționale membre TI din Belgia, Italia, M.Britanie, Franța, România, Germania, Olanda, Danemarca.

Reuniunea FCI a combinat procesul intern de luare a deciziilor, cu reprezentarea externă a TI în fața autorităților europene. Astfel, cu ocazia acestei reuniuni, FCI a adoptat programul său de lucru pentru 2012, care s-ar putea rezuma ca fiind axat pe cei 3P: problemele politice, practice și private / intern. În aceeași zi, FCI a prezentat viziunea TI privind transport rutier cu temperaturi controlate unor membri-cheie ai Parlamentului European și ai Comisiei Europene.

A. PROGRAMUL DE LUCRU FCI 2012

Membrii FRIGO CLUB INTERNATIONAL au adoptat un program de lucru 2012 orientat spre abordarea următoarelor probleme:

⇒ **probleme politice:** creșterea influenței la Bruxelles prin poziționarea TI în sfera politică (continuarea programului de reuniuni și consolidarea prezenței TI în IRU) și abordarea, împreună cu Consiliul Consultativ Tehnic al TI, a problemelor care sunt de relevanță directă pentru TI (de exemplu, greutate și dimensiuni).

⇒ **probleme practice:** abordarea problemelor actuale ale transportatorilor frigorifici prin schimbul de bune practici și sprijinul FCI

- Cursuri de formare – membrii FCI au stabilit un grup de lucru pentru a analiza posibilitatea ca TI să dezvolte programe de formare. Membrii grupului de lucru sunt reprezentanți ai TI România, TI Belgia și TI Franța. Rezultatele urmează să fie prezentate la următoarea ședință FCI, în iunie 2012.
- Informații pentru conducătorii auto / companii privind manipularea mărfurilor alimentare cu temperatură controlată - la următoarea reuniune FCI, reprezentanții TI Belgia, Germania, și Franța vor prezenta informații specifice
- Schimbul de bune practici - Furnizarea de energie electrică pentru vehiculele de transport frigorific.

⇒ **probleme private / interne:** FCI va trebui să își exercite noile atribuții care i-au fost conferite în timpul ultimei AGA și va trebui să facă eforturi pentru a recruta noi membri în asociație.

Alegerea a 2 FCI Vice-președinți ai FrigoClub International

Domnul FLORIAN MIHUT (TI România) și domnul Giuseppe Bulla (TI Italia) au fost aleși Vicepreședinți FCI cu unanimitate de voturi.



Secretarul General TI, Russel Pattern a evidențiat rolul Vicepreședinților FCI:

- Sprijinirea Președintelui FCI
- Atunci când este necesar, prezidarea grupurilor de lucru ad-hoc;
- Legătură cu Consiliul Consultativ Tehnic;
- Reprezentarea FCI și

· Atragerea de noi membri în FCI.

B. CARTA ALBĂ TI PREZENTATĂ FACTORILOR DECIZIONALI EUROPENI

FCI a reușit să atragă membri cheie ai Parlamentului European, deținând poziții de conducere în Comitetul de transport la evenimentul organizat pentru prezentarea Cartei Albe TI în data de 01.02.2012 la Bruxelles. Printre aceștia, menționăm prezența domnului Mathieu Grosch (PPE, Belgia), care a coordonat pregătirea răspunsului Parlamentului European la Carta Albă a Comisiei Europene. Domnul Michael Cramer (Grupul Verzilor / ALE, Germania) a fost, de asemenea, prezent.

Domnul deputat Cramer este liderul ecologist pe probleme de transport și - deși el nu a fost întotdeauna de acord cu pozițiile industriei - a fost foarte interesat să participe la dezbaterile cu reprezentanții FCI.

În finalul reuniunii FCI a luat cuvântul șeful unității de transport terestru a Direcției pentru Transport și Mobilitate din cadrul Comisiei europene, domnul Kristian Hedberg. Unitatea sa este responsabilă cu pregătirea propunerilor Comisiei de punere în aplicare a Cartei albe prin intermediul instrumentelor legislative.

TI a precizat că factorii de decizie europeni ar trebui să acorde o atenție specială Sistemului Modular European (EMS) și aerodinamicii, așa cum a fost evidențiat în timpul prezentării Cartei albe a TI, care este, nu doar o reacție la Carta albă a Comisiei, ci reprezintă, în același timp, viziunea industriei privind viitorul transportului cu temperaturi controlate. Într-adevăr, următoarele patru puncte au fost evidențiate și explicate de către TI factorilor de decizie europeni:

1. Inovarea trebuie considerată în sens mai larg pentru reducerea emisiilor

TI crede că există soluții care ajută la atingerea ambelor obiective, cum ar fi accentul pe metode de distribuție urbană mai eficiente. Emisiile de CO2 cauzate de distribuția produselor perisabile de către membrii TI în centrele urbane nu pot fi reduse numai prin tehnologie și taxare. O planificare urbană mai bună și inovativă, cum ar fi livrările în timpul nopții cu vehicule silențioase, în special pentru supermarketurile din marile centre, acolo unde este social și comercial acceptabil, trebuie considerate ca parte a planului.

2. Combinațiile multi-modale nu sunt adaptate suficient transportului cu temperaturi controlate;

Carta Albă a Comisiei Europene asupra Transporturilor prevede creșterea transportului inter-modal, în special pentru transporturile peste 300 km. Aceasta ar putea crea probleme majore în cazul mărfurilor perisabile, în cazul în care se dorește asigurarea calității și siguranței produsului. În acest caz, cel mai bun mod pentru a se asigura că lanțul frigorific nu este rupt este limitarea numărului de manipulări: cu toate acestea, dacă alimentul este prima dată transportat de un camion, apoi încărcat într-un tren, apoi plasat într-un alt camion pentru a ajunge la destinația sa finală, riscul de a rupe lanțul frigorific va crește semnificativ. Aceasta poate avea un impact negativ asupra consumatorului, și chiar asupra sănătății publice în general.

3. Prețuri corecte, evitarea distorsiunilor și investiția în infrastructură;

Dacă sunt aduse taxe suplimentare asupra sectorului, veniturile generate de acestea trebuie să fie reinvestite în infrastructura rutieră, pentru a se asigura astfel că este susținută competitivitatea sectorului nostru. Acest lucru este valabil mai ales pentru sectorul de transport rutier cu temperatură controlată.

4. Importanța unei legislații sociale bine concepute, flexibile și puternice

TI consideră că în domeniul legislației sociale este nevoie de flexibilitate având în vedere natura mărfurilor transportate sub temperaturi controlate. Este preferabil ca un șofer să poată conduce pentru încă o oră și să ajungă la destinație, decât să îl forțezi să-și ia o pauză de 11 h (perioada de odihnă zilnică) sau 45h (perioada de odihnă săptămânală) într-o parcare publică; este, de asemenea, mult mai durabil din punct de

vedere ecologic, pentru că aceste pauze înseamnă – având în vedere natura perisabilă a mărfurilor transportate - că echipamentele de răcire trebuie să continue să funcționeze.

De asemenea, TI atrage atenția asupra faptului că există serioase distorsiuni privind nivelul amenzilor între statele UE: depășirea timpului zilnic de conducere în Spania poate conduce la o amendă de 4600 EURO, în timp ce în Grecia, amenda maximă este de 400 Euro. Deși TI recunoaște că aceasta este o competență națională, consideră că UE trebuie să urmărească creșterea armonizării, și totodată o mai bună implementare la nivel național a legislației existente și mai multă predictibilitate pentru operatori și șoferi.

Prezentarea Cartei Albe TI a fost urmată de o dezbatere animată, în cadrul căreia au fost abordate mai multe subiecte de interes precum trenurile rutiere, aplicarea la nivel național a reglementărilor europene, precum și alte aspecte legate de politica de transport viitor.

În timp ce domnul Cramer a fost total împotriva trenurilor rutiere pe care le-a numit camioane-monstru ("monstertrucks"), temându-se că acestea vor determina o trecere de la transportul feroviar la cel rutier, domnul Grosch a fost foarte deschis la problemele industriei și a pledat pentru continuarea armonizării transportului rutier între țări.

Domnul Hedberg a evidențiat clar intențiile Comisiei ca în dezvoltarea legislației cu impact asupra sectorului rutier, să consulte industria pentru a se asigura că toate măsurile propuse sunt de interes general.

CE va face bilanțul tuturor informațiile relevante cu privire la EMS (Sistemul Modular European), *dar nu intenționează să ofere un cadru general privind introducerea vehiculelor agabaritice și / sau lungi.*

De asemenea, Comisia ar dori să determine o mai mare armonizare a amenzilor și legislației naționale de aplicare a reglementărilor sociale europene, dar se confruntă cu rezistența statelor membre în acest domeniu, având în vedere că aceasta nu este în competența UE.

