

România a pierdut o treime din fondurile europene pe căi ferate din cauza contestațiilor la licitații

22 septembrie 2020

România a pierdut, până la sfârșitul anului trecut, fonduri europene nerambursabile în valoare de 320 de milioane de euro alocate prin programul Connecting Europe Facility (CEF) pentru cele trei secțiuni de cale ferată dintre Brașov și Sighișoara, parte a Coridorului feroviar IV Pan-European, valoarea totală a finanțărilor fiind de 1,1 miliarde euro. Este vorba de dezangajarea de fonduri, a declarat, marți, ministrul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, Lucian Bode. Acesta crede că este nevoie de instanțe specializate în achiziții publice la care înfățișările să se facă mai rapid.



Directorul CFR SA, Ioan Pinteș, semnează contractul cu Alexandros Exarchou, managing director al Aktor

Ministrul Transporturilor a afirmat acest lucru în cadrul ceremoniei de semnare a contractului de reabilitare a liniei ferate pe Subsecțiunea 2, Apața – Cața, din secțiunea de cale ferată Brașov – Sighișoara.

Lucian Bode i-a transmis prim-ministrului Ludovic Orban că pentru subsecțiunea Apața – Cața au existat 22 de termene în instanțele de judecată până la semnarea contractului de reabilitare.

“Cele trei secțiuni dintre Brașov și Sighișoara au fost blocate în instanță, ceea ce a întârziat semnarea contractelor, iar pentru secțiunea Predeal – Brașov, un tronson dificil din punct de vedere tehnic, a fost mult amânată procedura de licitație. Apropos de blocajele în instanță, am verificat, de curiozitate, știind că semnăm astăzi acest contract, cât a trecut din momentul în care am dat acordul procedurii și până în momentul în care am semnat contractul.

Zeci de înfățișări în instanțe

Pe secțiunile 1 și 3, din iulie 2018, când s-a emis raportul procedurii, până în februarie 2020, am avut 14 termene în instanță. Pe secțiunea 2, de care vorbim astăzi, între ianuarie 2019, când a fost emis raportul procedurii, și iulie 2020, am avut 22 de termene în instanță”, a precizat Lucian Bode.

Ministrul Transporturilor a apreciat că blocajele în instanțe au avut ca efect reducerea accesării de către România a fondurilor europene nerambursabile pentru Coridorul feroviar IV Pan-European.

“Acest lucru (blocajele în instanțe, n.r.), dincolo de întârzierile în modernizare, a însemnat din păcate pentru România reducerea fondurilor europene disponibile prin Connecting Europe Facility. Prin CEF am avut o dezangajare de 320 de milioane de euro. România a pierdut 320 de milioane de euro din cei 1,1 miliarde de euro alocați pentru cele trei secțiuni prin CEF. Din păcate, acesta este tabloul infrastructurii feroviare la sfârșitul anului trecut în ceea ce privește Coridorul IV feroviar Pan-European, pentru care avem fonduri europene nerambursabile atât din POIM – Programul Operațional Infrastructură Mare, cât și din CEF, și pe care avem obligația să îl finalizăm cât mai repede. Anul 2024 trebuie să fie anul în care să finalizăm aceste lucrări, și sunt convins că printr-o implicare susținută și o monitorizare atentă a lucrărilor și o mobilizare a constructorilor putem să realizăm acest obiectiv. Astăzi așadar semnăm contractul pentru secțiunea 2, Apața – Cața, 43 de kilometri, cu o valoare de aproximativ 561 de milioane de euro”, a menționat Lucian Bode.

Ministrul Transporturilor a explicat că în prezent doar 360 de kilometri au fost modernizați din acest coridor feroviar pan-european care leagă Constanța de Curtici.

Critică sau autocritică? Podul de la Grădiștea, rod al impotenței Guvernărilor de până acum, zice Ludovic Orban

Prezent la semnare premierul Orban a dat drept exemplu calea ferată spre Giurgiu și podul de la Grădiștea, rod al „impotenței guvernelor anterioare”. Premierul nu a precizat dacă se include aici cum podul de la Grădiștea a fost distrus în urma unor inundații din 2006 (de fapt în 2005), după cum a spus chiar el, iar mandatul său de ministru al Transporturilor a fost ulterior acestui moment.

Traseul CF

 LINIA EXISTENTĂ
 LINE REABILITATĂ
 160 km/h

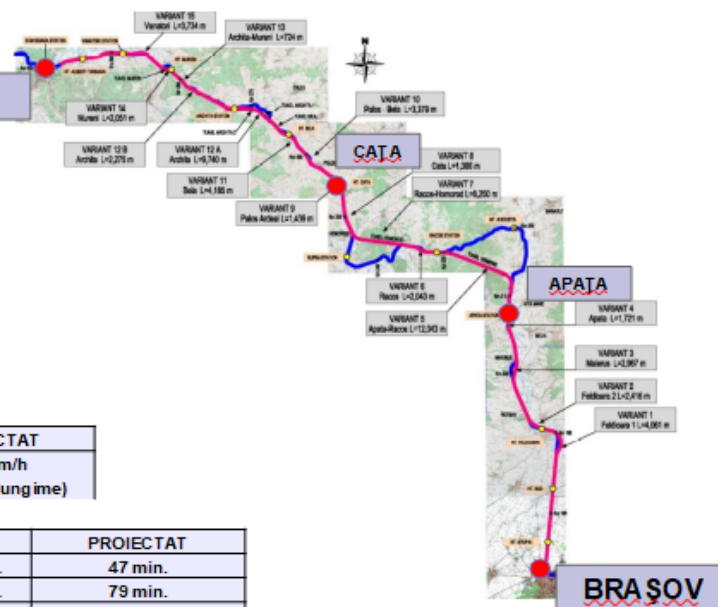
SIGHIȘOARA

Sectiunea Brașov - Sighișoara

SUB SECȚIUNI	LUNGIMI (km)	
	Înainte reabilitării	După reabilitare
1. BRAȘOV – Apața	39,367	37,804
2. Apața – Cața	43,952	28,069
3. Cața - SIGHIȘOARA	46,954	46,764
Total	130,273	112,637

Viteze	EXISTENT	PROIECTAT
Viteza maximă	55 – 105 km/h	160 km/h
Viteza medie	75 km/h	(95% din lungime)

Timp călătorie (min)	Prezent	PROIECTAT
Trenuri pasageri (fără opriri)	102 min.	47 min.
Trenuri regionale pasageri (cu opriri)	141 min.	79 min.
Trenuri de marfă (fără opriri)	104 min.	60 min.



“Proiectele de infrastructură feroviară din România înregistrează din păcate mari întârzieri în implementare. Deși avem o rețea extinsă de cale ferată – 11.000 de kilometri – una dintre cele mai extinse la nivel european, ea nu a fost din păcate eficient gestionată, nu s-au făcut la timp investițiile în modernizarea căii ferate, iar termenele asumate nu au fost respectate. Avem un coridor feroviar important, Coridorul IV Pan-European, care leagă Constanța de frontiera de vest, din Curtici, din care aproximativ 360 de kilometri au fost modernizați pentru viteza de 160 de kilometri pe oră, între Constanța – București și Câmpina – Predeal, restul tronsoanelor fiind în diferite etape de implementare, iar o dată cu semnarea contractelor pentru cele trei secțiuni între Brașov și Sighișoara putem vorbi de peste 400 de kilometri care se modernizează pe acest Coridor IV Pan-European”, a arătat Lucian Bode.

La ceremonia de semnare a contractului pentru reabilitarea subsecțiunii Apața – Cața, directorul general al CFR SA, Ioan Pinte, a susținut că la finalul modernizării segmentului feroviar Brașov – Sighișoara, timpul de transport dintre cele două destinații va scădea la aproximativ 47 de minute pentru un tren InterRegio.

Duratele de parcurs, înjumătățite

“Tronsonul de la Brașov până la Sighișoara are o lungime de aproximativ 128 de kilometri și a fost împărțit în trei sub-secțiuni: Brașov – Apața, cu o lungime de aproximativ 38 de kilometri, Apața – Cața, circa 44 de kilometri, și Cața – Sighișoara, cu o lungime de aproximativ 46 de kilometri. (...) În ce privește tronsonul din mijloc, pentru care suntem astăzi aici, linia va fi proiectată în mare măsură pe un nou amplasament, peste două treimi din amplasamentul acestui proiect va fi un traseu nou, tocmai pentru că pe acest segment linia are un traseu extrem de sinuos, datorită reliefului accidentat. Din cei 44 de kilometri, în urma reproiectării traseului, o să ajungem la 28 de kilometri, o scurtare semnificativă a traseului, care se va face prin realizarea unor lucrări de anvergură însemnată – poduri, viaducte și, ce este mai important, două tuneluri de cale ferată, unul de 7 kilometri și celălalt de 5 kilometri de linie simplă, fiecare cu galeria lui, deci în total aproximativ 24 de kilometri de tunel. Pe toată secțiunea, pe 95% din lungimea acestui traseu, se va circula cu viteza de 160 de kilometri pe oră la trenurile de călători și 120 de kilometri pe oră la trenurile de marfă. Dacă acum, linia fiind în prezent în stare avansată de degradare, trenurile Regio fac aproape 3 ore, 2 ore și 40 de minute, după reabilitare timpul se va reduce semnificativ, la un tren InterRegio fără oprire timpul reducându-se la 47 de minute. Este o economie de timp substanțială. Valoarea lucrărilor este de 2,723 miliarde de lei fără TVA, 561 de milioane de euro. Asocierea cu care vom semna contractul este un consorțiu în care lider este societatea Aktor din Grecia, având parteneri români subsidiara din România a concernului Alstom și Arcada Galați”, a încheiat directorul general al CFR SA.

Doar un kilometru din opt pe rețeaua primară e modernizat. Pe cea secundară e dezastru

Bode a mai spus că au fost identificate proiecte pentru 2.400 km de cale ferată pentru care costurile sunt de 14 miliarde euro. Din întreaga rețea primară, de 3.250 kilometri, doar 407 kilometri sunt modernizați.

Sursa: Club Feroviar