

# UN MILIARD DE EURO ARUNCAT PE APA SÂMBETEI

## În loc de modernizare, calea ferată București- Constanța a fost cârpită

22 octombrie 2020



*Cale ferată în dreptul unei substații de tracțiune electrică*

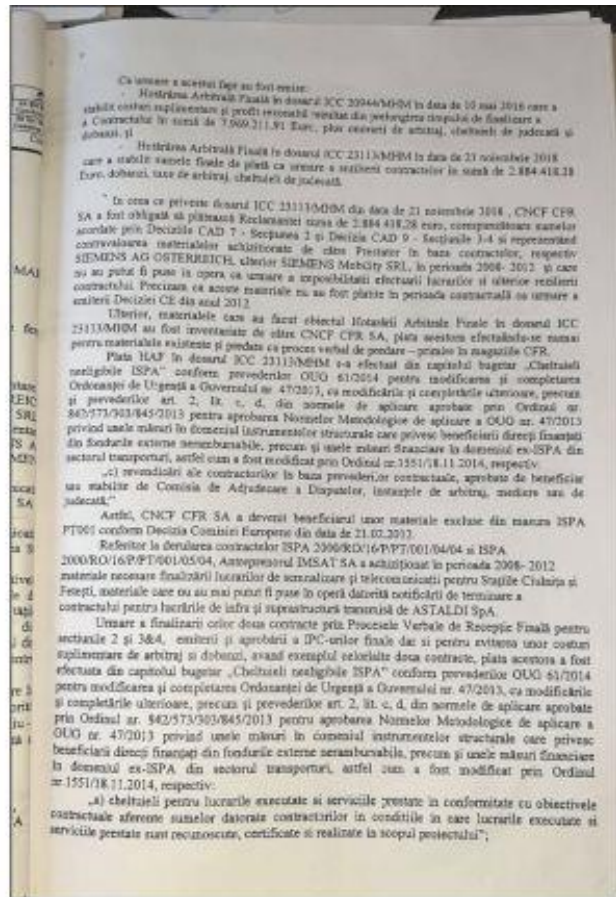
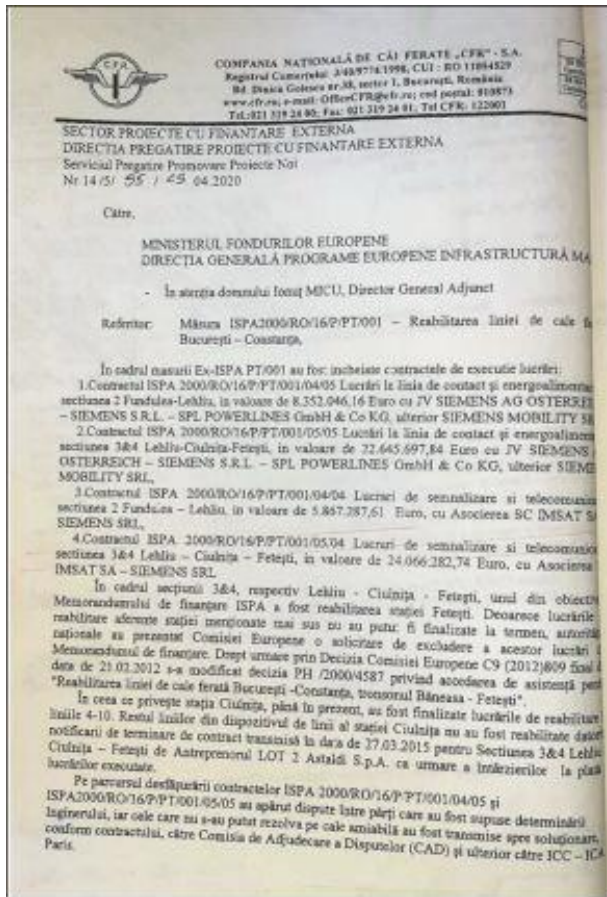
Premierul Ludovic Orban afirma recent că Guvernul va investi o parte importantă din fondurile europene și pentru modernizarea culoarului IV de transport feroviar paneuropean, pe tronsonul Curtici - București - Constanța. Declarațiile premierului au fost făcute cu prilejul semnării, la sediul Ministerului Transporturilor, contractului de reabilitare a liniei de cale ferată Brașov - Simeria, componentă a Coridorului Rin - Dunăre, pentru circulația cu viteza maximă de 160 km/h, secțiunea Brașov - Sighișoara, subsecțiunea 2 Apața - Cața.

"Odată cu semnarea acestui tronson, practic avem semnate contractele de construcție pe toate tronsoanele de cale ferată de pe principalul coridor pan-european, legătura dintre Brașov și Curtici. Din Coridorul IV pan-european, de la Constanța până la Curtici, a mai rămas un singur tronson care urmează să fie construit, este vorba de tronsonul Predeal - Brașov. În rest toate tronsoanele fie au fost finalizate, fie sunt în curs de construcție, aici fiind vorba de o modernizare a căii ferate la standarde europene, permițând viteze de deplasare de până la 160 de km/h pentru transportul de persoane și de până la 120 de km/h pentru transportul de marfă, pe linie dublă, electrificată", a spus prim-ministrul.

În realitate, dacă vorbim despre vitezele comerciale atinse pe tronsoanele pe care șeful Guvernului susține că sunt deja modernizate, acestea ating cu greu 120 km/h pe anumite porțiuni de pe tronsonul București-Constanța, iar dacă vorbim despre electrificarea liniei duble, este necesar să îi reamintim premierului modul defectuos în care s-a lucrat pe același tronson, cu banii europeni, prin programul ISPA și cu primele fonduri obținute post-aderare.

Lucrările privind modernizarea și reabilitarea tronsonului de cale-ferată București - Constanța au costat peste un miliard de euro, iar substațiile de tracțiune electrică de la Lehliu și Fetești nu au fost modernizate conform proiectului inițial, ci cu ajutorul unor echipamente cumpărate cu bani de la bugetul de stat, deși guvernele în timpul cărora a fost gestionat programul, au cumpărat ulterior și materialele necesare contra sumei de 1.774.910 euro, fără TVA. Pentru că acestea au ajuns în țară după ce oficialii au cumpărat echipamentele aflate acum în cele două substații electrice, componentele respective au fost depozitate o perioadă îndelungată de către societăți care au contracte încheiate cu CFR SA.

Despre acest lucru am relatat în paginile Ziarului Bursa în ediția din 12 aprilie 2019, în care arătam că echipamentele necesare modernizării substațiilor electrice de la Fetești și Lehliu au fost depozitate în localitatea ilfoveană Ciororgârla, în magazinele aparținând societății Dual Grup, fostă Dual Man, care a executat mai multe lucrări pentru compania feroviară.



Documente privind valoarea echipamentelor pentru substațiile electrice achiziționate de la Siemens

## Echipamentele furnizate de Siemens, depozitate mai mulți ani la Ciorogârla

Surse din cadrul CFR SA au spus pentru Ziarul BURSA că anul acesta echipamentele respective au fost preluate de compania feroviară și transmise prin transfer la Regionala CF Constanța. Vorbim despre o cantitate de echipamente, pentru transportarea căreia ar fi fost nevoie de aproximativ 50 de tiruri.

Aducerea la Constanța a echipamentelor pentru substațiile de tracțiune electrică de la Lehliu și Fetești a fost stabilită prin adresa 14/5/05/05.01.2019 emisă de Direcția Suport Contracte și Finanțare Investiții din cadrul CFR SA. În documentul respectiv este menționat că în cadrul măsurii Ex-ISPA 2000/RO/16/P/PT pentru contractele încheiate între CNCF CFR SA și JV Siemens Mobility GmbH - Siemens Mobility SRL - SPL Powerlines Austria GmbH & Co KG, pentru reabilitarea liniei de cale ferată București-Constanța, pentru lotul 5 al secțiunii Fundulea-Lehliu și pentru lotul 5 al secțiunii 3-4

Lehliu-Fetești s-a dat o decizie de arbitraj, după rezilierea în 15 octombrie 2014, a contractelor semnate în 30 octombrie 2006.

Conform hotărârii arbitrale definitive din 21 noiembrie 2018, CFR SA este obligată la plata costului materialelor și a unui profit rezonabil. Din documentele pe care le anexăm acestui articol, CFR SA a fost obligată achite către companiile din Austria suma de 2.884.418,28 euro, din care aproape 1,8 milioane euro reprezintă valoarea echipamentelor. Prin decizia respectivă s-a stabilit obligația CFR SA de a prelua materialele achiziționate de antreprenor în cadrul celor două contracte încheiate.

Menționăm că suma totală alocată din fondurile de pre-aderare la Uniunea Europeană, ISPA, pentru modernizarea electrificării tronsonului de cale ferată București-Fundulea-Lehliu-Fetești a fost de 60.904.312 euro și este cuprinsă în patru contracte încheiate în anii 2004 și 2005.

Prin aceeași adresă din 5 ianuarie 2019, se solicita Regionalei CF Constanța ca, până la 16 ianuarie 2019 să desemneze angajații care vor face parte din comisia de inventariere și preluare a materialelor, precum și găsirea unor spații de depozitare necesare pentru echipamentele respective. În realitate, conform documentelor, transferul a fost efectuat abia în decembrie 2019. Probabil că între timp, CFR SA a achitat către compania Dual Grup sumele privind depozitarea echipamentelor pentru substațiile electrice.

NOTA DE DEBITARE - CREDITARE				
Numar document 2153		DATA Ziua Luna Anul 30 6 2020		
Nr. Ct.	Emitent DIR CONTABILITATE -Serviciul Contabilitate Proiecte Europene si Finantari Externe	Care SRCF CONSTANTA	Conturi (debitoare (creditoare))	Val debitam (creditam) cu suma de lei
	Data operatiunilor DECEMBRIE 2019			
	C/VAL MATERIALE AFERENTE HOTARIRE FINALE ICC 23113MHM			
	ACHITATE DE LA BUGET DE STAT		451199	9.225.898,7
	TITLUL BUGETAR 55.01.28- Cheltuieli neeligibile ISPA			
	47520193000			
	6028715000			
	Sef serviciu <i>[Signature]</i>		Intocmit <i>[Signature]</i>	

**Document transfer echipamente către Regionala Constanța**

## **Transfer ciudat, corespondență cu semne de întrebare**

Nota de creditare a SRCF Constanța cu valoarea acestor echipamente a fost întocmită abia în anul 2020. Astfel, prin nota 2153 din 30 iunie 2020, Direcția Constabilitate din cadrul CFR SA creditează SRCF Constanța cu contravaloarea echipamentelor transferate, 9.225.898 lei, menționând în document că este vorba despre cheltuieli achitate de la bugetul de stat, neeligibile ISPA.

După ce au fost depozitate în centrele de pe raza Regionalei CF Constanța, a urmat o lungă corespondență, în cursul anului 2020, între CFR SA și Ministerul Fondurilor Europene, privind destinația echipamentelor care trebuiau, inițial, să se afle în substațiile de pe tronsonul Lehliu-Fetești, dar care au ajuns între timp piese de schimb pentru ansamblele și subansamblele electrice achiziționate de compania feroviară, a căror fiabilitate a fost mai mică, iar între timp o parte dintre ele chiar s-au defectat.

În urma corespondenței dintre cele două MFE și CFR SA, compania feroviară a primit adresa 31014/CM/14.04.2020 prin care Cristian Mărișteanu, director general, șef AM-POIM, în cadrul Direcției Generale Programe Europene Infrastructură Mare susține:

"În opinia noastră, materialele/echipamentele aflate în proprietatea CN CFR SA rezultate din implementarea contractelor de lucrări pot fi utilizate pentru lucrările de întreținere și reparație a infrastructurii publice derulate pe raza SRCF Constanța, pe secțiunea Lehliu-Ciulnița-Fetești Constanța, sau pentru alte lucrări de investiții și/sau întreținere/mentenanță cu respectarea principiilor gestionării și utilizării eficiente a fondurilor publice.

Menționăm faptul că, din punctul nostru de vedere nu sunt identificate restricții sau condiționări de natură a prejudicia interesele Comisiei Europene în ceea ce privește utilizarea materialelor/echipamentelor dobândite în cadrul contractelor de lucrări finanțate prin programul ex-ISPA în conformitate cu necesitățile curente și viitoare ale CN CFR SA.

Referitor la chestiunile de natură tehnică legate de starea materialelor/echipamentelor dobândite, nu ne putem exprima o opinie, decizia privind utilizarea acestora fiind în sarcina personalului tehnic de specialitate din cadrul CN CFR SA".

Din afirmațiile reprezentantului MFE reiese o situația ciudată. Cei de la CFR SA au solicitat punctul de vedere al Ministerului Fondurilor Europene cu privire la modul în care

pot să utilizeze echipamentele furnizate de Siemens. Analizând însă adresa din 30 iunie 2020 care se referă la faptul că valoarea acestor echipamente a fost achitată din bugetul de stat și că reprezintă cheltuieli neeligibile ISPA, nu înțelegem de ce a mai fost necesară corespondența cu cei de la MFE, atât timp cât banii plătiți către Siemens nu au fost dați din fondurile europene ISPA primite în cadrul proiectului respectiv.

Mai mult, finalul răspunsului directorului general din cadrul MFE ridică semne de întrebare cu privire la starea echipamentelor preluate de Regionala CF Constanța. Surse din interiorul CFR SA ne-au spus că, după preluare, echipamentele au fost depozitate în spații necorespunzătoare, care ar fi accelerat uzura unor dintre ele. Probabil că de aceea reprezentantul MFE susține că decizia privind utilizarea acestora rămâne în sarcina personalului tehnic de specialitate din cadrul CN CFR SA.

Mai mult, conform surselor citate, echipamentele respective nu sunt folosite pentru întreținerea sau mentenanța celor puse anterior în substațiile electrice, ci sunt folosite pentru lucrări simple.

### **Vitezele de circulație estimate nu au fost atinse niciodată după modernizarea căii ferate dintre București și Constanța**

Conform datelor inițiale, reabilitarea și modernizarea tronsonului de cale ferată București-Constanța a costat 820 milioane de euro, banii provenind din fonduri europene, de la un împrumut dat de Agenția Japoneză de Cooperare Internațională (JICA) și din alocări de la bugetul de stat. Suma a fost majorată ulterior cu 250 milioane de euro, dar, după cum se poate observa din materialul de mai sus, lucrările nu au fost finalizate în totalitate.

Pentru lucrările la instalațiile de semnalizare și telecomunicații și la linia de contact, contractele au fost încheiate cu Imsat, Siemens, Siemens Austria, Siemens SRL și SPL Powerlines Austria. Aceleași firme au lucrat pe sectorul Lehliu-Fetești pentru modernizarea instalațiilor de semnalizare și telecomunicații, precum și a liniilor de contact. Contractele pentru lucrările respective au fost semnate pe vremea când ministru al transporturilor era Radu Berceanu, unul dintre liderii Partidului Democrat. Ele au fost parțial reziliate - pentru substațiile de tracțiune electrică Lehliu și Fetești, în anul 2014, când ministru al transporturilor era social-democratul Ioan Rus.

Calea ferată București-Constanța face parte din coridorul IV feroviar paneuropean, care este o axă de transport foarte importantă, pentru că face legăturile cu țările care au ieșire la trei dintre mările Europei.

Modernizarea tronsonului Fetești-Constanța era programată pentru perioada 2006-2008 și necesita fonduri în valoare de 453,6 milioane de euro, din care 165 de milioane de euro reprezintă un credit de la Agenția Japoneză pentru Cooperare Internațională, iar diferența provine din fonduri bugetare și un împrumut suplimentar realizat de Guvern.

Reabilitarea secțiunilor București-Băneasa-Fundulea, respectiv Fundulea-Lehliu-Fetești, era programată în intervalul 2007-2010, valoarea totală a proiectului fiind de 366 milioane de euro. Fondurile erau alocate prin programul european ISPA - 231,7 milioane de euro, restul sumei fiind acoperită de Guvern.

Lucrările trebuiau să permită creșterea vitezei de circulație a trenurilor de călători până la 160 km/h și a celor de marfă până la 120 km/h.

În realitate, lucrările nu au fost finalizate nici până acum, iar vitezele de circulație estimate nu au fost atinse niciodată după modernizarea căii ferate dintre București și Constanța.

**Sursa:** <https://www.bursa.ro/>