

Corupție și incompetență la modernizarea Magistralei 800 pe un miliard de euro. Zeci de trenuri date peste cap din cauza deraierii de la Fetești

21 iulie 2021

Zeci de trenuri rerutate și întârziate, mii de călători nevoiți să stea în trenuri peste 10 ore pentru a ajunge la destinații. Acestea sunt consecințele deraierii unui tren de marfă miercuri, eveniment care, cel mai probabil, a fost cauzat de starea proastă în care se găsește stația Fetești, parte a unei magistrale chipurile „modernizate”. După cheltuirea a un miliard de euro mai sunt de investit alte zeci de milioane de euro, iar traversele de lemn crăpate nu lipsesc.



Deraierea de miercuri a dat integral peste cap traficul feroviar din sud-estul țării, iar datele furnizate de CFR Călători la orele serii confirmă dezastrul. Mai întâi situația trenurilor, apoi o analiză a cauzelor ce au dus cel mai probabil la situație.

Care era la ora 19.00 situația

- trenul IR 1929 Constanța – Sibiu se anulează pe distanța Fetești – Sibiu și va circula pe ruta deviata ca tren IR 12098 în relația Fetești – Faurei – Buzău – Ploiești Sud – Ploiești Vest – Brașov – Sibiu.

- trenul IR 1993 Mangalia – Craiova se anuleaza pe distanta Fetesti – Craiova si va circula pe ruta deviata ca tren IR 12018 in relatia Fetesti – Tandarei – Slobozia Veche – Ciulnita – Bucuresti Nord – Craiova.
- trenul 1936 Brasov – Constanța se anulează pe distanta Ciulnita – Constanta iar garnitura trenului se ataseaza in statia Ciulnita la garnitura trenului 1585 Bucuresti Nord – Constanta.
- trenul IR 1583 Bucuresti Nord – Constanta se anuleaza pe distanta Ciulnita – Constanta si va circula pe ruta deviata ca tren IR 12016 in relatia Ciulnita – Slobozia Veche – Tandarei – Fetesti – Constanta
- trenul IR 1585 Bucuresti Nord – Constanta se anuleaza pe distanta Ciulnita – Constanta si va circula pe ruta deviata ca tren IR 12020 in relatia Ciulnita – Slobozia Veche – Tandarei – Fetesti – Constanta.
- trenul IR 1686 se anuleaza pe distanta Fetesti – Brasov si va circula pe ruta deviata ca tren IR 12026 in relatia Fetesti – Faurei – Buzau – Ploiesti Sud – Ploiesti Vest – Brasov.
- trenul IR 1683 Bucuresti Nord – Constanta se anuleaza
- trenul R 8008 Medgidia – Bucuresti Nord se anuleaza
- trenul R 8016 Fetesti – Bucuresti Obor se anuleaza
- trenul R 8013 Bucuresti Obor – Fetesti se anuleaza
- trenul R 8153 Urziceni – Slobozia Veche se anuleaza
- trenul R 8154 Slobozia Veche – Urziceni se anuleaza
- trenul R 8024 Constanta – București Nord se anuleaza pe distanta Fetesti – București Nord
- trenul R 8025 București Obor – Constanta se anuleaza Ciulnița – Constanța
- trenul IR 1584 se anuleaza in relatia Constanta – Bucuresti Nord, calatorii sunt preluati de IR 1984
- trenul IR 1984 se anuleaza pe distanta Fetesti – Bucuresti Nord si va circula pe ruta deviata Fetesti – Tandarei – Slobozia Veche – Ciulnita – Bucuresti Nord.
- trenul RE 8006 se anuleaza pe distanta Fetesti – Bucuresti Nord si va circula pe ruta deviata ca tren RE in relatia Fetesti – Tandarei – Slobozia Veche – Ciulnita – Bucuresti Nord.
- trenul IR 1587 se anuleaza pe distanta Ciulnita – Constanta siva circula pe ruta deviata ca tren IR in relatia Ciulnita – Slobozia Veche – Tandarei – Fetesti – Constanta.
- la data de 21/22.07.2021, trenul IR 1945 se anuleaza pe distanta Fetesti – Satu Mare si va circula pe ruta deviata Fetesti – Faurei – Buzau – Ploiesti Sud – Ploiesti Vest – Brasov – Satu Mare
- la data de 21/22.07.2021, trenul IR 1931 se anuleaza pe distanta Fetesti – Oradea si va circula pe ruta deviata Fetesti – Faurei – Buzau – Ploiesti Sud – Ploiesti Vest – Brasov – Oradea

Întârzierile estimate ca urmare a devierii traficului sunt de aproximativ 3 ore.

Circulația feroviară este blocată la intrarea în stația CF Fetești, pe ambele sensuri de circulație. Circulația se face pe rute deviate prin Fetești – Țândărei – Făurei – Buzău – Ploiești și respectiv Fetești – Țândărei – Slobozia – Ciulnița. După traversarea rutelor deviate, trenurile își vor continua deplasarea către destinațiile finale, cu întârzieri de aproximativ 3 ore. Până la ora 24 din data de 21 iulie 2021, vor fi afectate de deranjamentul în circulație, un număr de 20 de trenuri ale CFR Călători.

Traverse putrede de lemn pe o Magistrală „modernizată”

Este inexplicabil pentru o gândire de bun simț cum se poate ca pe sute de kilometri de cale ferată modernizată contra un miliard de euro să nu fie modernizate gări, să nu fie înlocuite integral liniile și instalațiile. Este greu de explicat, dar aceasta este situația. De abia la începutul acestui an Guvernul a aprobat indicatorii tehnico – economici pentru lucrările în stațiile Ciulnița și Fetești, restul de executat după ce statul a băgat sume uriașe în „modernizare”, adică vreo 40 de milioane de euro pe kilometru, sumă considerabilă. La costul de un miliard de euro s-a ajuns în urma unor majorări succesive ale valorilor, în condițiile în care valoarea inițială contractuală era de 665 milioane euro. Magistrala trebuia definitivată în 2008 însă a fost terminată în 2014, iar scandalurile e corupție nu au lipsit.

Revenind, nu este foarte clar de ce nu s-a reușit modernizarea gărilor și a liniilor aferente. S-a vorbit de un proiect greșit, dar au rămas întrebări precum: Ce era greșit în proiecte? Au fost scăzute din contracte banii de plată pe lucrările neexecutate?

„Prin Decizia Comisiei Europene C9(2012) 809, din data de 21.02.2012, lucrările aferente stației Fetești au fost excluse ca valoare din Memorandumul de Finanțare (...) Pornind de la condițiile tehnice actuale, necorespunzătoare, ale liniilor c.f. existente în stațiile Fetești și Ciulnița, este necesară reabilitarea urgentă a acestora și asigurarea condițiilor tehnice pentru circulația trenurilor cu viteze stabilite”, explica în primăvară Ministerul Transporturilor.

Fotografiile difuzate azi, făcute la locul deraierii, arată traverse de lemn ce alternează cu traverse de beton.

Lucrări neefectuate pe Magistrala „modernizată”

Potrivit documentației oficiale anexată la proiectul de hotărâre pentru aprobarea noilor indicatori tehnico-economici, mai sunt de executat:

- În stația Ciulnița:

Fir I – restricție de 70km/h în loc de 160km/h – nu a fost reabilitat;

Fir II – restricție de 140km/h în loc de 160km/h – probleme SCB+IFTE.

- În stația Fetești: Liniile directe (Fir I + Fir II) – restricție de 90km/h în loc de 140km/h – nu s-au reabilitat (probleme pe schimbătoarele de cale + 2TDJ pe cap X restricționate la 10km/h în loc de 30km/h iar pe cap Y un TDJ cu 5km/h în loc de 30 km/h). Liniile 1,7, 8, 9, 10, 11, 12 restricționate la 10km/h în loc de 30km/h.

Pe lângă un miliard de euro, alte zeci de milioane de euro necesare

Indicatorii tehnico economici aprobați de Guvern în primăvara acestui an prevăd costuri de 394 milioane lei pentru stațiile Ciulnița și Fetești, din care 279 milioane lei pentru Fetești, precum și un termen de execuție de doi ani.

Responsabil de urmărirea proiectului din partea CFR SA era la vremea respectivă Sorin Gafițoi. La vremea respectivă, Sorin Gafițoi explica faptul că, deoarece proiectul tehnic inițial de construcție a noii stații (ansamblul de linii și macazuri) a fost greșit, el a trebuit refăcut. Numai că între timp a expirat perioada în care puteau fi accesați banii europeni, așa că și acum liniile și peroanele din stație sunt cele vechi.

Modernizarea căii ferate un manual amplu al corupției, cu austrieci și miniștri la butoane

În prezent, la Înalta Curte de Casație și Justiție se judecă „Dosarul Mită de la Swietelsky” pentru calea ferată București-Constanța. În acesta recent au fost chemați noi martori, iar trimiși în judecată sunt fostul ministru al Finanțelor Sebastian Vlădescu, fostul deputat PDL Cristian Boureanu și Ionuț Costea, cumnatul lui Mircea Geoană.

Aceștia explică instanței care erau mecanismele vremii pentru deblocarea finanțării plăților către compania austriacă Swietelsky, cea care se ocupa de reabilitarea unora dintre tronsoanele de cale ferată de pe ruta București-Constanța. Instanța supremă a stabilit mai multe termene de judecată în dosarul de mare corupție al fostului ministru al Finanțelor, Sebastian Vlădescu, iar audieri de martori urmează să aibă loc inclusiv în timpul vacanței judecătorești.

Printre cei care vor fi audiați se află omul de afaceri Arpad Paszkany și fostul ministru Radu Berceanu. Lista completă a martorilor admiși pentru citare în vederea audierii la cererea avocaților este: Boștină Doru Cătălin, Gușu Cezar Constantin, Costea Daniel,

Angelescu Tiberiu, Crăciun Orlando, Manu Vlad Adrian, Cucu Florinela Boni, Mușat Liliana, Axenie Irina, Miu Mirona Alexandra, Petel Răzvan Mugurel, Piscu Gheorghe, Ceaușelu Bogdan, Constantinescu Angelo Nicolae, Dima Daniela Angela, Fera Elena, Hahn Horst Ottmar, Meghea Mihai George, Hozoc Florin, Hornegger Joseph, Ciorcă Vasile Florin, Sabo Emil, Gherghină Gheorghe, Cărlan Dan, Paszkany Arpad Zoltan, Szekernyes Karoly, Horvath Peter, Berceanu Radu Mircea, Bruynseels Dominic, Nicolau Horațiu, Hanțig Maria Violeta, Voicu Vasile Dorin, Constantin Loredana Amalia, Ianda Elena, Nițu Mărioara, Șchiopu Daniela Nicoleta și Toma Alina Mihaela.

Anchetatorii de la DNA arată că probele dovedesc că în anul 2005 reprezentanții companiei austriece Swietelsky ar fi convenit cu cumnatul lui Mircea Geoană, Mircea Ionuț Costea, Mihaela Mititelu, o persoană apropiată de conducerea CNCFR CFR SA, și Sebastian Vlădescu, ministrul de Finanțe, să le plătească un comision de 3,5% din sumele încasate de la statul român.

Tot ce aveau de făcut oficialii români pentru preținsele milioane de euro promise de compania austriacă era să se asigure că statul român livrează prioritar și, mai ales, fără întârzieri sumele aferente contractului dintre Swietelsky și România.

Cu toate că procurorii susțin negru pe alb că Swietelsky a dat șpaga, compania austriacă nu este pusă sub învinuire "pe persoană juridică" în acest dosar.

Sursa: Club Feroviar