

Cum a pierdut Ministerul Transporturilor 320 de milioane de euro pentru modernizarea liniei de tren Braşov – Sighişoara: patru ani doar pentru contestaţii

18 SEPTEMBRIE 2021



România a pierdut 320 de milioane de euro, finanţare europeană, pentru modernizarea magistralei de tren dintre Braşov şi Sighişoara, pentru că nu a reuşit să semneze la timp contractele de execuţie pentru reabilitarea celor trei secţiuni de pe acest traseu, toate cele trei contracte fiind mult întârziate din cauza contestaţiilor.

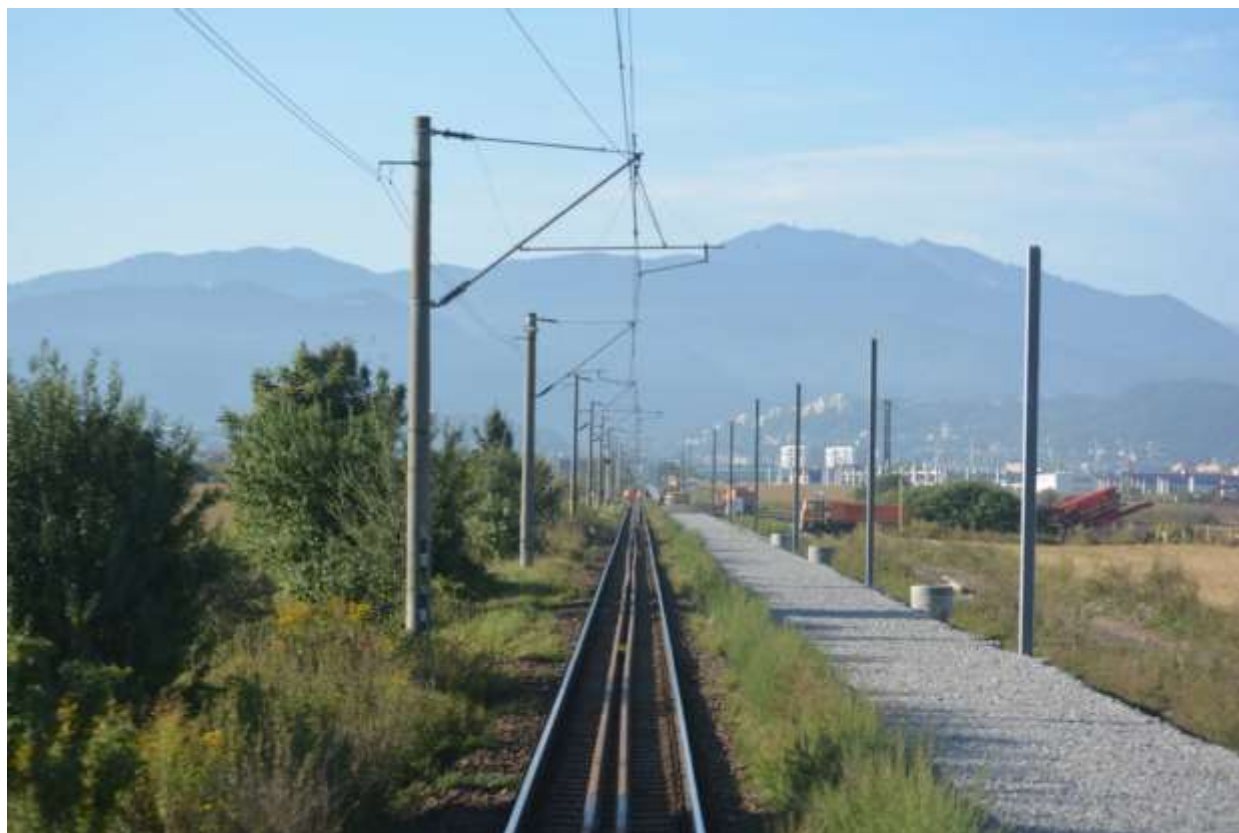
Finanţarea europeană pentru modernizarea Magistralei Braşov – Sighişoara se face prin programul CEF (Connecting Europe Facility) din care România are la dispoziţie aproximativ 800 de milioane de euro, a spus ieri, în Gara de Nord din Bucureşti, la sosirea trenului Connecting Europe Express, comisarul European pentru Transporturi, Adina Vălean.

Întrebată despre lipsa de performanţă a CFR Infrastructură, care în 14 ani (de la integrarea în UE) a reuşit să modernizeze doar 500 de kilometri de linie cu fonduri europene, Vălean a explicat presei cum s-au pierdut banii europeni din vina statului care nu a reuşit să rezolve problema contestaţiilor.

„Au fost foarte multe proiecte şi oportunităţi de finanţare ratate. De succesul proiectelor în statele membre depinde şi succesul Comisiei. Un motiv al întâzierilor pe care le-au avut proiectele din România a fost acela al instabilităţii de guvernare a proiectelor. Acolo unde managementul este stabil, proiectele au mers mai bine şi acesta este o recomandare. Trebuie să existe o transparenţă foarte mare asupra paşilor intermediari.

De exemplu Braşov – Sighişoara: până când România a admis că există o întârziere din cauza problemelor de contestare în justiţie au trecut patru ani. Dacă se recunoştea de la bun început faptul că sunt contestaţii care estimăm că vor dura

mai mulți ani, atunci se putea face cu ajutorul Comisiei Europene o realocare a fondurilor, puteau merge la alte proiecte care să se deruleze mai repede. Sunt lucruri pe care noi le-am observat și cu ajutorul unui Task-Force vrem să sprijinim autoritățile din România pentru a duce la bun sfârșit proiectele angajate pentru următoarea schemă financiară”, a explicat comisarul european Adina Vălean.



Sursa Foto: Coridor IV Facebook Ovidiu Stângaciu

Licitația pentru modernizarea Magistralei Brașov – Sighișoara, parte a coridorului IV a fost lansată în 2016 pentru două din cele trei secțiuni: Brașov – Apața, respectiv Cața – Sighișoara (85 km), cu o valoare de aproape 3 miliarde lei, în timp ce secțiunea centrală Apața – Cața (28 km) a fost licitată în 2017. Contractele pentru modernizarea celor două secțiuni de la capete au fost semnate de-abia în martie 2020.

„În cadrul contractului sunt prevăzute lucrări complexe de infrastructură și suprastructură feroviară, prin modernizarea liniei de cale ferată dublă pe circa 85 km, lucrări în stații (clădiri, peroane, copertine, tuneluri pietonale), modernizarea a 10 puncte de secționare, 32 de poduri, 92 de podețe noi, 5 viaducte, 2 pasaje superioare, 1 pasaj inferior, 4 tuneluri

feroviare și introducerea sistemului de management al traficului (ERTMS)”, a transmis CFR Infrastructură.

Pentru secțiunea centrală (Apața – Cața) contractul a fost semnat în septembrie 2020 după 22 de termene în instanță, explica fostul ministru al Transporturilor, Lucian Bode: „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. Apropo 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.

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” (n.r. sublinierea aparține EconoMedia).

Contractul pentru reabilitarea secțiunii centrale Apața – Cața, (acum în lungime de 43 km și 28 de km după reabilitare) a fost semnat pentru 2,7 miliarde lei cu asocierea Aktor-Alstom – Arcada și are o durată de 4 ani. Este un contract cu o mare complexitate tehnică pentru că vor fi construite și patru tuneluri noi a anunțat CFR Infrastructură:

Modernizarea a 28,2 km linie de cale ferată din care 6,11 km vor fi reabilitați, 9,626 km line nou construită și 12,464 km linie în tunele

- 3 stații reabilite (Racoș, Mateiaș, Ormeniș)
- 2 pasaje superioare
- 7 poduri ✓ 10 podețe ✓ 3 viaducte ✓ 4 tuneluri nou construite (cale simplă) la Ormeniș (dublă galerie 6,9 km) și Homorod (dublă galerie 5,2 km)
- Instalații de centralizare electronică, introducerea sistemului de management al traficului ERTMS, instalații de energoalimentare

Stadiul lucrărilor:

- 2,45% loturile 1 (Brașov-Apața) și 3 (Cața-Sighișoara) Aktor, Arcada, Alstom
- 1,5% lotul 2 (Apața – Cața) Aktor, Arcada, Alstom / ultima actualizare 09.08.2021, potrivit estimărilor publicate pe [pagina de Facebook](#) dedicată lucrării.

Situația următoarelor loturi feroviare până la Curtici:

Sighișoara – Simeria, lot 4 Vințu – Coșlariu 99% și 85% semnalizare ERTMS Simeria – Coșlariu, respectiv peste 96% Coșlariu – Sighișoara.

Simeria – km 614, sunt patru tronsoane, cel mai avansat este Bârzava – Ilteu peste 60% (Astaldi), iar cel mai întârziat este Ilteu – Gurasada 40% (Aktor).

Sursa: <https://economediamedia.ro/>