

API: linia ferată Caransebeș-Arad ar putea fi gata abia în 2030. Banii din PNRR, pierduți

30 August 2022



Asociația Pro Infrastructură susține că lucrările la linia ferată Caransebeș-Arad ar putea fi gata abia în 2030, caz în care s-ar pierde banii din Planul Național de Redresare și Reziliență.

„Aceste contracte vor întârzia câteva luni, dacă nu ani. Deși vorbește despre semnare <după acele perioade de contestații>, ministrul nu știe (sau uită să spună) că deja s-au depus contestații în 5 iulie (lotul 1 Caransebeș-Lugoj), 5 august (lotul 3 zona Timișoara) și 19 august (segmentul Ronaț-Arad). Ba mai mult, cea de pe lotul 1 a fost deja ADMISĂ

de CNSC. Este foarte probabil ca lotul 2 (Lugoj-Timișoara), al cărui câștigător a fost anunțat mai târziu, să fie de asemenea contestat”, se arată într-o [postare de pe contul de Facebook al asociației](#).

Pe trei din cele patru loturi ale proiectului au fost desemnați câștigători italienii de la Webuild (compania care succede Astaldi și Salini Impregilio). Despre contestația Alstom care a fost admisă de CNSC, Club Feroviar a scris [AICI](#).

Lucrările la linia ferată Caransebeș-Arad vor începe cel mai probabil în 2024

„De foarte multe ori, contestațiile câștigate de antreprenori arată de fapt incompetența beneficiarului, CFR, companie subordonată lui Grindeanu. Dacă ne luăm după experiențele vaste din anii (prea) îndelungați de contracte și șantiere CFR, putem aștepta chiar și 12-24 de luni în instanță. Apoi un an de proiectare. Deci lucrările în teren pot începe cam în 2024. Execuția liniilor reconstruite durează rareori sub 6 ani, indiferent de termenul contractual. Așadar, cum va fi respectat termenul limită din PNRR, 2026? La aceste chestiuni trebuie să lucreze ministrul Grindeanu, nu la PR. Dacă dorește să ajute Timișoara, îi recomandăm să regândească soluțiile tehnice. Ar putea negocia cu viitorul antreprenor proiectarea unei estacade în loc de terasamentul înalt care împarte orașul în două, permițând pe zone lungi subtraversarea căii ferate de către pietoni, cicliști și vehicule. <Domnul> Grindeanu se mai poate întreba dacă triajul uriaș cu 14 linii din Timișoara Est chiar are sens după ce fabricile din zonă au dispărut sau nu mai sunt legate la CF. Este probabil tardivă mutarea triajului de marfă câțiva kilometri mai la est. Îngustat, triajul ar permite subtraversarea sa de către timișoreni în mai multe puncte pe distanța de 1 km. Fix acesta este rolul ministrului: să găsească soluții. Să vedem dacă poate”, se mai arată în postarea celor de la API.

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