

# Câți bani fac austriecii din șinele de cale ferată pe care le vând

22 Decembrie 2022



**La doar câteva zile după ce Austria a blocat aderarea României la spațiul Schengen, o firmă din aceeași țară, Voestalpine Rail Technology, a semnat un contract uriaș cu Societatea de Transport București. Pentru suma de 2 milioane de euro, compania s-a angajat să livreze STB-ului șine de tramvai.**

Aceeași firmă a încheiat în primăvara acestui an, un contract și cu CFR, compania națională de căi ferate, în valoare de 230 de milioane euro pentru șine de cale ferată, potrivit Fanatik. În 2021, firma austriacă a parafat și un Contract de 8,3 milioane euro cu Metrorex, în care se angaja să livreze șine de metrou.

Valoarea totală a achiziției a ajuns la aproape 10 milioane de euro, prin contractele subsecvente. Cu alte cuvinte, din cele trei mari contracte semnate de Voestalpine Rail cu companiile românești, s-au încasat peste 240 de milioane de euro.

Afacerile austriece în sistemul feroviar românesc nu sunt, însă, deloc de aplaudat. De-a lungul anilor, mai multe companii au dat șpagă, au întârziat lucrări, sau chiar au implicat oligarhi ruși sau nume importante din politica românească.

Compania austriacă Strabag, care a avut proiecte de modernizare a căilor ferate din România, s-a remarcat prin înțelegeri neconcurențiale. Concret, în 2020, CFR a recepționat lucrările de modernizare pentru tronsonul Vințu de Jos-Simeria, pentru care contractul fusese semnat în 2013, cu o valoare de peste un miliard de lei.

Lucrările au fost făcute de o asociere dubioasă de companii, printre care Strabag, Euroconstruct Trading, sau Transferoviar Grup S.A. Autoritatea Federală Austriacă pentru Concurență a amendat gruparea cu 45 de milioane de euro, pentru înțelegeri anticoncurențiale. Strabag era controlată de oligarhul rus Oleg Deripaska care s-a retras din acționariat după ce au intrat în vigoare sancțiunile la adresa Rusiei, în urma invaziei din Ucraina.

În plus, potrivit celor de la Club Feroviar, reprezentanții altei companii austriece, Swietelsky, ar fi convenit cu Mircea Ionuț Costea, cumnatul lui Mircea Geoană, cu Mihaela Mititelu, o persoană apropiată de conducerea CFR, și cu Sebastian Vlădescu, ministrul de Finanțe de atunci, să le plătească un comision de 3,5% din sumele încasate de la statul român pentru lucrări de reabilitare a tronsonului de cale ferată Cernavodă-Constanța. Faptele de corupție s-au întins pe durata a 12 ani. Vlădescu a fost condamnat în primă instanță pentru luare de mită, dar dosarul ridică numeroase semne de întrebare.

Mita era dată pentru ca cei șpaguiți să se asigure că austriecii își primesc de la bugetul statului sumele aferente lucrărilor de modernizare, dar și pentru ca oficialii statului român să aprobe fără a pune prea multe întrebări lucrările suplimentare ce urmau să fie făcute de firma Swietelsky, care nu erau cuprinse în contractul inițial.

Directorul din România al Swietelsky a fost condamnat pentru complicitate, după ce și-a recunoscut vinovăția. La întrebarea „cine a dat șpaga?” răspunsul este unul ambiguu și extrem de controversat. În dosarul înaintat de DNA nu apar nici firma Swietelsky din România și nici cea din Austria.

Apare doar acordul, din 2019, de recunoaștere a vinovăției de către fostul administrator al firmei din România, Josef Hornegger. El a contribuit, conform Club feroviar, la plata comisionului către oficialii romani, dar nu a dat mita din buzunarul său propriu, ci din conturile companiei pe care o reprezenta. Totuși, compania austriacă nu apare în dosar.

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