România riscă să piardă 500 de milioane Euro din cauza întârzierilor la modernizarea liniei de tren Brașov – Sighișoara, susține Asociația Pro Infrastructură / Alte 300 de milioane s-au pierdut deja de la semnarea contractelor

28 Iunie 2023

România riscă să piardă 500 de milioane de euro fonduri europene din cauza întârzierilor la modernizarea liniei de tren Brașov – Sighișoara, susține Asociația Pro Infrastructură. Alte 320 de milioane de euro s-au pierdut deja pentru acest proiect din cauza semnării cu întârziere a contractelor (detalii aici). Pentru lotul Apața – Cața, lotul care include tunelurile de la Ormeniș și Homorod (12 km total), Aktor ar trebui să înceapă săpătura

tunelurilor cu „cârtițele” TBM în această vară, dar nu se exclude o nouă întârziere pentru la toamnă, mai spune API. În plus, Ministerul Transporturilor a întârziat aprobarea actualizării/suplimentării contractelor pentru a acoperi creșterea prețurilor la materialele de construcții.

„Calea ferată Brașov – Sighișoara: pierdere de peste jumătate de miliard de euro? Reconstrucțiile totale ale liniilor ar trebui să dureze 3-5 ani, dar în realitate țin 7-9 ani. Cu semnalizare 11 ani, vezi Sighișoara-Simeria. Asta duce la pierderi de bani nerambursabili, rămași necheltuiți. Recordul îl deține secțiunea Brașov-Sighișoara unde finanțarea europeană CEF (Connecting Europe Facility) de 787 milioane euro a fost obținută pe ciclul 2014-2020. Dar în 2020 CFR abia a semnat contractele. Iar azi suntem la… 21% progres fizic. În martie, în statisticile programului CEF termenul de finalizare al celor două loturi a fost actualizat: 20 decembrie 2024. Sigur, 2024 e o glumă bună, date fiind întârzierile masive din teren. Cerem ministrului Grindeanu să lămurească situația: România chiar a promis Comisiei Europene că lucrările vor fi terminate în 2024? Ce se va întâmpla în 2024 când, evident, nu vor fi gata? Pierdem banii sau amânăm pe 2025? Sau i-am pierdut deja?

Iată cum s-a ajuns la 21% după 3 ani pe contracte cu termen de 5 ani. România a avut la dispoziție mai bine de 7 ani pentru a cheltui fondurile. Licitația a fost lansată în 2016 și a durat 3 ani după îndelungi contestații ivite (și) din cauza calității slabe a proiectului tehnic deși a fost generos plătit de CFR. Timp de un an, constructorii, mai ales Aktor, și-au căutat prin conturi garanțiile necesare semnării contractului și primirii avansului. Odată începută execuția, proiectul tehnic slab a lovit din nou: a fost nevoie de reproiectări masive. Prin urmare, scriptic antreprenorii nici măcar nu sunt foarte întârziați și au primit deja extensie de timp de peste un an de zile! Aktor a cumpărat cele 4 TBM-uri (“cârtițe”) în valoare de aproximativ 66 milioane de euro cu 26 milioane din avansul încasat de la CFR plus 40 milioane din buzunarul propriu. Dar nu a decontat nimic, că nu a săpat deloc. Așa că, în esență, așteptăm ca Aktor să mai găsească niște mărunțiș ca să poată aduna toate cele necesare începerii săpăturii, cum ar fi: racordare TBM la curent și apă, stoc de bolțari, finalizare portal 2 pe unde va intra prima cârtiță, Alexa. Lansarea TBM-urilor se tot amână de vreun an. “Ultima strigare” e la toamnă, dacă grecii găsesc niște bani și bat palma cu CFR legat de birocrația financiaro-tehnică. Întârzieri au fost generate și de guvern care a… uitat de CEF când a emis ordonanțele de actualizare a prețurilor. Antreprenorii erau nevoiți să lucreze în pierdere, la prețuri din momentul ofertei (2017). Abia anul acesta s-a rezolvat parțial situația și vedem ceva mișcare pe șantier chiar dacă încă se așteaptă o rectificare bugetară, presiunea pe buget fiind foarte mare.

Indiferent cum va continua epopeea, întrebarea rămâne: cine răspunde pentru amânarea absorbției, chiar posibilitatea pierderii complete a peste 500 de milioane de euro nerambursabili? Cum era dacă acești bani intrau la timp în economia României?”, a transmis API.

Sursa foto: Economedia

Modernizarea Magistralei CFR Brașov – Sighișoara a intrat în vară cu un progres de sub 20% pe cele trei loturi cu o lungime totală de 112 kilometri, deși lucrările ar trebui să se încheie în aprilie respectiv noiembrie 2024, conform termenelor din contracte. Modernizarea liniei Brașov – Sighișoara este cea mai mare investiție în execuție a CFR Infrastructură, contractele semnate fiind de aproape 6 miliarde lei.

Astfel loturile Brașov – Apața și Cața – Sighișoara (84 km lungime) au ajuns la doar 20% execuție, conform progresului pe care l-a raportat CFR Infrastructură, iar pentru lotul de mijloc Apața – Cața (28 km) care include tunelurile de la Ormeniș (7 km) și Homorod (5 km) progresul este de doar 15,5%. Pentru lotul Apața – Cața, lider de proiect este Aktor în asociere cu Alstom și Arcada, iar la capete Asocierea RailWorks Alstom – Aktor – Arcada. După mai multe amânări, unele justificate de transportul întârziat al utilajelor pe Dunăre, în această vară ar trebui să înceapă efectiv forarea tunelurilor. Durata de lucru pentru tunelul de 7 km este de 18-19 luni, iar pentru tunelul de 5 km 14-15 luni, a spus constructorul pentru stirileprotv.

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

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

– 3 staţii reabilitate (Racoş, Mateiaş, Ormeniş)

– 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).

Sursa: https://economedia.ro/