

Cum explică Ministerul Transporturilor faptul că refacerea unui fir pe o rută CFR a costat 12 milioane de euro pe timpul lui Drulă, iar acum sare de 190 de milioane

14 ianuarie 2022



USR acuză Guvernul PNL-PSD de „pregătiri de furt”, după ce refacerea pe un fir a liniei de cale ferată pe ruta Buzău - Făurei a costat 12 milioane de euro în mandatul lui Cătălin Drulă, în vreme ce, într-o Hotărâre de Guvern adoptată la final de 2021, reînnoirea celuilalt fir este programată să coste 190,4 milioane de euro. Ministerul Transporturilor spune că modernizează tronsonul, ceea ce implică lucrări mai complexe. „E un nonsens, nu se poate face reînnoire pe un fir și modernizare pe celălalt fir”, spune Drulă.

Reînnoirea sectorului de cale ferată pe ruta Buzău - Făurei, cu o lungime de 40 de kilometri, pe un fir este estimată să coste 190,4 milioane de euro cu tot cu TVA, conform datelor prezentate în Tabelul 9 din HG 1.302 din 30 decembrie 2021.

Hotărârea de Guvern adoptă programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și a fost publicată în Monitorul Oficial în data de 31 decembrie.

Liviu Iolu, USR: „Pregătiri de furt în guvernul PNL-PSD”

Într-o postare pe Facebook, Liviu Iolu, coordonator comunicare și politici publice a delegației USR în Parlamentul European, atrage atenția că aceeași reînnoire, pe același traseu, a costat doar 12 milioane de euro în mandatul fostului ministru Cătălin Drulă, tot de la USR.

„Pregătiri de furt în guvernul PNL-PSD fără jenă. Dar măcar după alea 8 luni în care USR a fost la Guvern putem face niște comparații interesante.

Un sens de rulare pe calea ferată între Buzău și Făurei a fost modernizată cu 12 milioane de euro în mandatul lui Cătălin Drulă. Modernizarea celuilalt sens de rulare între Făurei și Buzău este estimată în mandatul lui Grindeanu la 200 de milioane de euro”, a scris, marți, Iolu pe Facebook.

Fostul jurnalist a continuat ironic: „Acum poate cine știe, celălalt sens trece prin Timișoara, e mai lung cu câteva sute de kilometri. Doar Grindeanu știe. Sau fură curent”. Sorin Grindeanu este ministrul transporturilor.

Într-un răspuns primit de Libertatea din partea CFR Infrastructură se arată că lucrările realizate în mandatul lui Cătălin la tronsonul Buzău - Făurei au fost împărțite în două loturi, iar ambele licitații au fost câștigate de asocierea Wiebe România - Swietelski Construcții Feroviare, valoarea totală a contractelor fiind de 41,77 de milioane de lei. Nu se precizează dacă suma este cu sau fără TVA.

Ministerul Transporturilor: e mai scump pentru că e modernizare

Ministerul Transporturilor a reacționat, marți seară, spunând că „modernizarea nu este similară cu lucrările de întreținere”.

„Ceea ce susține fostul ministru al transporturilor și infrastructurii că a făcut cu 12 milioane de euro pe tronsonul Buzău - Făurei reprezintă lucrări de întreținere (înlocuire la rând, în termeni tehnici), pentru un singur fir de circulație. Adică a schimbat șine, traverse,

buloane și a înlocuit piatra din terasament. Aceste lucrări au rolul de a aduce respectivul tronson feroviar la parametrii constructivi inițiali. Adică la posibilitatea ca trenurile să circule cu o viteză maximă de 120 km/h”, se arată într-un punct de vedere transmis de purtătorul de cuvânt al Ministerului Transporturilor, Alin Șerbănescu.

În schimb, modernizarea înseamnă construcția de peroane noi, înlocuirea stâlpilor, asigurarea unei lungimi de minimum 740 de metri în stații, semnalizare nouă, introducerea unui sistem european de control și schimbarea fundației căii ferate, subliniază oficialul.

Modernizarea reprezintă o schimbare a structurii în sine și permite deplasarea trenurilor cu viteze maxime de 160 km/h.

Ministerul Transporturilor:

Bani europeni

„Modernizarea este prevăzută în Programul investițional, iar sumele necesare sunt asigurate din fonduri europene. Tronsoanele Buzău - Făurei și Făurei - Fetești sunt planificate pentru modernizare sau reînnoire în funcție de ce se stabilește prin Studiile de Fezabilitate”, precizează Ministerului Transporturilor.

În comunicat se mai spune că suma necesară pentru realizarea lucrărilor de întreținere a căilor ferate la nivelul întregii țări se ridică la 1,2 miliarde de euro, iar prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) au fost alocați 1,16 miliarde de euro.

Contactat de Libertatea, Liviu Iolu consideră că explicațiile Ministerului Transporturilor nu stau în picioare. „Există un tabel în Hotărârea de Guvern publicată în Monitorul Oficial care arată exact că pe al doilea fir se face reînnoire. Noul guvern propune pentru același tip de lucrare o sumă de aproape 20 de ori mai mare. Faptul că ne jucăm cu termeni este o prostie”, a spus Liviu Iolu.

În hotărârea de guvern prin care s-au alocat cele 190,4 milioane de euro, în dreptul tronsonului Buzău - Făurei este trecut indicativul R, adică reînnoirea căii ferate. Pentru modernizare, indicativul este M, după cum se precizează în antetul documentului.

Extras din HG 1.302 din 30 decembrie 2021 | Sursa: Monitorul Oficial

Cătălin Drulă: „Este un nonsens”

În schimb, Cătălin Drulă, fostul ministru USR al transporturilor, spune că este un „nonsens” și că nu se poate face reînnoire pe un fir și modernizare pe alt fir de cale ferată.

„Pe un fir am făcut reînnoire pe ruta Buzău-Făurei, am crescut viteza de la 30 la 120 km/h. În Programul de acțiune publicat în Monitorul Oficial la finalul anului trecut este trecut tot reînnoire. Nu am înțeles explicația pentru care prețul este trecut atât. Ideea că e o controversă între reînnoire și modernizare este doar un truc de comunicare”, a spus acesta.

E un nonsens, nu se poate face reînnoire pe un fir și modernizare pe celălalt fir, pentru că trebuie integrate între ele.

Cătălin Drulă:

„Reînnoirea costă 500.000 de euro pe kilometru și nu necesită avize, autorizații sau studiu de fezabilitate deoarece este o operațiune curentă. Modernizarea costă 10 milioane de euro pe kilometru și se face extrem de greu”, precizează Cătălin Drulă.

Fostul ministru al transporturilor spune că în anii '80 se făceau anual aproximativ 800 de kilometri de cale ferată de reînnoiri, însă acum nu se mai fac aproape deloc.

Acesta arată că în ultimii 30 de ani s-au modernizat doar rutele București-Constanța și București-Predeal, iar de șapte ani, singurul traseu la care se fac lucrări de modernizare este Brașov-Arad-Curtici, unde unele tronsoane încă nu sunt finalizate.

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