

Pro Infrastructură: În timp ce alții trimit rachete în spațiu, CFR SA și Alstom se chinuie de 7 ani să configureze sistemele feroviare de centralizare și telecomunicații

24 martie 2021



”În timp ce alții trimit rachete în spațiu, de vreo 7 ani, CFR Infrastructura împreună cu Alstom se chinuie să configureze sistemele de centralizare și telecomunicații pentru schimbarea macazurilor și semnalelor (evitarea coliziunilor între trenuri) necesare circulației pe cei 40 km de la Curtici până la Arad (Ghioroc)”, scrie într-o [postare pe Facebook](#) Asociația Pro Infrastructură. Postarea merită semnalată fiindcă pe porțiuni mari de pe Coridorul IV s-au terminat de ani buni lucrările la linii, însă trenurile circulă tot cu medii de 60-70 km/h. Pe alte porțiuni sunt încă șantiere și vitezele sunt mai mici de 50 km/h.

Spre exemplu, între Simeria și Sighișoara sunt 169 km, lucrările la linii s-au terminat de mai bine de 2 ani dar lucrările de semnalizare ERTMS tot nu sunt gata.

Între cele două orașe circulă un singur tren de pasageri pe sens și rulează cu viteza medie de 69 km/h. Aceasta este viteza după 7 ani de lucrări de modernizare, în timp ce în 1998 media era de 80 km/h pentru trenurile Expres între cele două orașe.

Iată ce spune asociația:

Sistemele au fost blocate recent timp de 20 de ore în zona Arad și s-a circulat în regim manual, cu mari întârzieri ("la steag"). Asta după ce recepția lucrărilor Alstom s-a făcut foarte greu, cu sute de neconformități. Decalajele sunt cauzate de indulgența și răbdarea fără limite a CFR cu antreprenorul, pe de-o parte, și de proiectul prost care încearcă să integreze un sistem ultra-modern, gândit pentru linii de mare viteză (ERTMS nivel 2), cu unul "legacy" conceput în 1960 bazat pe relee electromagnetice (BLA+INDUSI).

Deși căile ferate nu sunt la fel de importante în mediul politic ca autostrăzile, este momentul ca oficialii din Ministerul Transporturilor și Infrastructurii României să intervină și să aibă discuții aplicative cu Alstom. Impactul acestui blocaj între public și privat asupra circulației feroviare este și poate continua să fie major. Mai mult, problema de la Arad (km 614)-Curtici se generalizează deja pe sute de kilometri, pe întregul "Coridor IV" București-Brașov-Sighișoara-Arad, pe mulți ani de acum înainte.

Alstom are contracte pentru sistemele de comunicații, semnalizări și centralizări digitale dintre Sighișoara și Simeria, unde lucrările la terasamente și linii s-au încheiat dar se circulă tot restricționat, pe un singur fir, deoarece lipsa sistemelor Alstom face imposibilă schimbarea macazurilor în gări.

Compania are de asemenea contracte pe Brașov-Sighișoara și mare parte din Simeria-Arad, unde lucrările la calea ferată sunt în desfășurare. Fără o reșezare a relațiilor dintre MT/CFR și Alstom, aceste întârzieri "digitale" riscă să le depășească pe cele de la construcția de terasamente, poduri și tuneluri.

Sursa: <https://economie.hotnews.ro/>