

Zeci de milioane de euro „îngropați” în infrastructura feroviară – Producătorii „forțează” recepții de lucrări cu probleme

21 Iunie 2023



Despre probleme grave pe care le au unele dintre marile proiecte de investiții în infrastructura feroviară din România s-au scris multe articole. Au fost dezvăluite detalii interesante despre un adevărat efect de cartel pe care unii dintre marii producători din domeniu îl utilizează pentru a forța beneficiarul lucrărilor să le accepte neseriozitatea și greșelile specifice execuției lucrărilor asumate prin contracte. Proiectul Culoarului IV Paneuropean este afectat de astfel de atitudini de cartel.

S-au investit zeci de milioane de euro doar în promisiuni, iar instituțiile statului parcă închid ochii în fața tuturor acestor probleme. De ce? Senzația este aceea că procurorii nu sunt interesați de un nou caz CNCIR. La aproape 10 ani de la modernizarea inițială în 2014, CFR S.A. a decis să înlocuiască în stația Arad o instalație nouă de centralizare electronică cu o altă și mai nouă. La suprafață, toate sunt bune. Despre modul dubios de cheltuire a banului public s-a mai scris, factorii decizionali și organele de ancheta par însă a manifesta o imunitate în fața acestui subiect.

Justificări așa-zis „tehnice” au tot apărut. De asemenea, pe social media am tot văzut laude și reclame cu marile „realizări” în domeniul proiectelor de infrastructură. Oare când au fost cheltuite inutil milioane de euro din bani publici, la prima modernizare a stației sau la a doua? Oricum, aceste lucruri nu mai contează odată ce organele de anchetă au atenția concentrată către alte direcții. Conform unui raport recent primit de noi de la angajați ai CFR S.A., putem constata clar faptul că instalațiile noi și „moderne” de siguranța circulației din stația Arad care ar trebui să ne protejeze nu sunt suficient de fiabile, așa cum și-au asumat inițial producătorii.

Conform documentului, instalațiile de Centralizare Electronică de pe proiectul Curtici Frontieră – km 614 au rate de defectare foarte mari. Enumerăm doar câteva exemple concrete:

- Modulul de control al electromecanismelor de macaz: 175 de defectări din totalul de 112 bucăți, respectiv o rată de defectare de 156 %;
- Modulul de control al semnalelor: 83 de defectări din totalul de 174 de bucăți, respectiv o rată de defectare de 47 %;
- Modul de comunicații COM: 48 de defectări din totalul de 90 de bucăți, respectiv o rată de defectare de 53 %;
- Unitățile de iluminare LED de la semnale: 369 de defectări din totalul de 1000 de bucăți, respectiv o rată de defectare de 36 %;
- Instalația de centralizare nu poate fi comutată din regimul „zi” pe „noapte” pentru a se reduce intensitatea LED-urilor noaptea, scopul fiind prevenirea orbirii mecanicilor de locomotivă și reducerea consumului de energie;
- Manualele tehnice și planurile de instalare nu au fost livrate complet sau au greșeli;
- Instalațiile de semnalizare de la bariere nu au fost dotate cu LED-uri.

Suplimentar, mai aflăm că deși recepționată recent, instalația RBC (ETCS) nu este stabilă din punct de vedere funcțional, deconectând în mod frecvent locomotiva de testare și producând frânarea de urgență acesteia. O astfel de disfuncționalitate este foarte gravă, fiind similară cu situația pentru care la accidentul feroviar din 2013 din Spania de la Santiago de Compostela instalația ETCS de la bord a fost scoasă din funcție și astfel mecanicul a circulat cu viteză dublă în curbă, fără a fi frânat automat. Știm cu toții efectele acelui accident feroviar. Aproape 80 de morți și peste 140 de răniți. Surprinzător este că CFR S.A. nu a primit nici la acest moment raportul deranjamentului de la stația Arad din data de 20 februarie 2021. Atunci, instalația de centralizare a fost defectă timp de 20 de ore. Au trecut peste doi ani și încă nu există nici o explicație clară pentru producerea acelui deranjament. Se pare că unora le ia ani pentru a finaliza un raport. Sau, probabil

dumnealor așteaptă să fie prescrie faptele. Oare organele de ancheta și autoritățile aferente sunt de acord cu această situație?

Chiar dacă echipamentele au o rată de defectare de 156%, se fac presiuni mari pentru a fi efectuată recepția finală, deși sunt mult mai multe echipamente indispensabile care nu au fost încă livrate. De exemplu, calculatorul de generat cheile de criptare Tren-RBC (ETCS). Sa fie vorba oare despre aranjamente locale sau ceva la nivel mult mai mare? Sunt manevre similare celor de la CNCIR. Se livrează doar pe hârtie, iar în realitate nu există nimic? În spate fiind fonduri europene și un contract care trebuia finalizat acum aproape 10 ani, în care statul roman a fost amendat cu multe milioane de euro, putem spune că este un caz clar de competența DNA/DICOT.

Lista cu probleme poate continua. Dacă procurorii doresc mai multe detalii, le putem oferi cu mare plăcere. În contextul în care antreprenorul exercită presiuni asupra CFR S.A. pentru a fi schimbate cerințele în vederea semnării recepției lucrărilor, devine ușor de înțeles de ce oamenii din teren de la CFR S.A. ne semnalează toate aceste probleme grave. Dacă se cedează presiunilor și se semnează recepția, toate probleme din exploatarea echipamentelor se vor abate exclusiv asupra semnatarilor și a CFR S.A., deoarece în cazul unor viitoare accidente feroviare producătorul va fi absolvit de orice răspundere.

Mulțumim tuturor celor care ne-au scris și îi susținem necondiționat în demersul lor curajos de a face lumină într-un caz cu miros puternic de corupție la nivel înalt. În rest, sperăm ca procurorii să își îndrepte atenția cât mai repede și către domeniul feroviar, deoarece situași nu este departe de cea de la CNCIR.

Încheiem cu câteva aspecte și întrebări importante care vor deveni puncte de plecare ale unor viitoare articole și dezvăluiri. Termenul pentru punere în funcțiune al acestor lucrări este 2024. Depășirea termenului va conduce la o corecție financiară din partea Comisiei Europene de aproximativ 67 de milioane de lei. Își vor asuma cei de la AFER procesele de certificare și de punere în funcțiune odată ce există atâtea probleme? Va ceda oare presiunilor și își va asuma CFR S.A. modificarea condițiilor de recepție? Dacă peste un an să presupunem, vom avea o tragedie pe calea ferată similară cu cea recentă din Grecia sau cu cea din Spania din vara lui 2013? Cine va răspunde? Își va asuma oare conducerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii o lucrare de o asemenea importanță făcută superficial?

Sursa: <https://www.presshouse.ro/>