

# CALEA PLÂNGERII VÂLCEA – VÂLCELE

## VOCEA VÂLCII

De zece ani, Ministerul Transporturilor încearcă să arunce praf în ochii populației și autorităților județene, doar-doar să nu cumva să pună următoarea întrebare: de ce firma italiană Secol SpA a fost desemnată să execute atât studiul de fezabilitate cât și lucrarea de construcție a căii ferate Vâlcea – Vâlcele? ” la un astfel de studiu de fezabilitate poți să ”bagi din burtă” niște sume enorme, pe care apoi să le încasezi pe niște lucrări pe care nu le execuți ” dintr-o simplă trăsătură de condei, italienii de la Secol și-au „tras” zilele trecute o lucrare de aproape 500 milioane USD, sumă rezultată din studiul de fezabilitate comandat de Ministerul Transporturilor și realizat de Secol SPA.

În ultimele săptămâni, a revenit în atenția politicienilor și autorităților administrației publice județene problema reluării lucrărilor de construcție la calea ferată Vâlcea – Vâlcele, un obiectiv de investiții deosebit de important pentru județ și pentru țară . Chiar în cursul săptămânii trecute, Dumitru Bușe, președintele Consiliului Județean Vâlcea, a anunțat că a fost la Ministerul Transporturilor pentru a se informa asupra stadiului și intențiilor care privesc această investiție. „Cei de la minister m-au informat că încă se lucrează la studiul de fezabilitate al acestui obiectiv de investiții. Încă nu se știe când va reîncepe lucrarea și nici nu se cunosc sursele de finanțare a acestei lucrări”, a spus săptămâna trecută președintele Bușe.

Acțiunea lui Dumitru Bușe are loc După ce deputații Aurel Vlădoiu și Emilian Frâncu au „inundat” biroul ministrului Transporturilor cu tot felul de întrebări și interpelări în speranța că vor afla mai multe despre situația acestui proiect. S-au lovit însă de opacitatea și lipsa de transparență a celor din minister, care se mărgineau sădea răspunsuri lapidare, fără date și cifre concrete. Uneori, a existat și contradicții între diferitele răspunsuri ale Ministerului Transporturilor pe aceeași temă, însă puțini au fost cei care au descoperit această „șmecherie”. Pentru că de fapt Ministerul Transporturilor încearcă să arunce praf în ochii populației și autorităților județene, doar-doar să nu cumva să pună următoarea întrebare: de ce firma italiană Secol SpA a fost desemnată să execute atât studiul de fezabilitate cât și lucrarea în sine? Pentru că la un astfel de studiu poți să „băgi din burtă” niște sume enorme, pe care apoi să le încasezi pe niște lucrări pe care nu le execuți. Un lucru este sigur: cei de la minister s-a speriat de amenințările italienilor de la Secol (cu un proces la o instanță internațională), După ce acum 10 ani au vrut să rezilieze contractul. Se merge pe principiul: Secol SpA se face că lucrează, cei de la minister se fac că finanțează, iar lucrarea bate pasul pe loc.

### **Manevra celor de la Secol SpA**

Dintr-o simplă trăsătură de condei, italienii de la Secol și-au „tras” zilele trecute o lucrare de aproape 500 milioane USD. Adică, ei au centrat și tot ei dau cu capul. Această sumă rezultă din studiul de fezabilitate comandat de Ministerul Transporturilor și realizat de Secol SpA. Suma este aproape dublă față de studiul de fezabilitate anterior, și de trei ori mai mare față de cel realizat acum 10 ani. Adică, de la 138 milioane USD, lucrarea a ajuns la 260 milioane USD, ca în prezent aceasta să coste, După „calcularele” celor de la Secol, circa 500 milioane USD. Asta în ciuda faptului că de atunci și până în prezent, cursul de schimb leu – dolar a fost mereu în scădere. Proiectul amintit, abandonat de două ori în ultimii 16 ani, are prioritate doar pe hârtie, banii necesari lipsind cu desăvârșire. Bugetul Ministerului Transporturilor avea alocat pentru anul 2005, numai pentru studiul de fezabilitate, taxa pe valoarea adăugată, exproprieri și avize aferente proiectului în sumă de circa 4 milioane USD. La rectificarea bugetară de la mijlocul anului trecut, instituției i-au fost alocate peste 17.000 miliarde lei vechi, din care jumătate trebuiau să revină „întreținerii și dezvoltării infrastructurii feroviare și rutiere”. Deși în proiectele de infrastructură era menționată și linia ferată Vâlcea – Vâlcele, nici până astăzi nu s-a precizat cât anume au revenit acestui proiect. Deputatul Aurel Vlădoiu a precizat în cadrul unei interpelări parlamentare că „în anul 1989, lucrările la calea ferată Vâlcea – Vâlcele erau realizate în proporție de 73%. Decizia de stopare a lucrărilor din anul 1997 a reprezentat o pierdere financiară uriașă, de câteva zeci de milioane de euro. Jaful exercitat asupra acestui tronson în perioada imediat următoare a fost doar comparabil cu cel petrecut într-o altă zonă a Transporturilor. Dincolo de indecizia unor

guvernanți, opinia calificată a specialiștilor este că linia ferată Vâlcea – Vâlcele rămâne un obiectiv de mare importanță pentru viitor. În afară de faptul că ar scurta distanța București – Sibiu cu 107 km, ea ar urma să ocupe o poziție strategică pe Culoarul IV Paneuropean, unde se anticipează un volum de transport extrem de ridicat, făcând totodată mult mai facilă legătura României intracarpatică cu cea extracarpatică

”

### **Firma Secol a trecut prin furcile caudine ale CFR-ului**

Prin luna mai a anului 2004, fostul prim ministru Adrian Năstase participa cu mare fast la inaugurarea lucrărilor la calea ferată Vâlcea – Vâlcele, lucrări care au fost întrerupte pe vremea guvernului Văcăroiu, și nu în timpul mandatului fostului ministru al Transporturilor, Traian Băsescu, așa cum afirma Adrian Năstase. De atunci, lucrările la linia ferată bat pasul pe loc. De fapt, ele nici măcar nu au demarat, așa cum anunța cu surle și trâmbițe fostul ministru Miron Mitrea. Fostul premier Adrian Năstase nu a mai avut timp să fie cu ochii pe firma italiană SECOL SpA, fiindcă în decembrie 2004 a fost zburat din fruntea Guvernului. Urmând exemplul deputatului Aurel Vlădoiu, președintele PNL Vâlcea a adresat și el o interpelare ministrului Transporturilor, interesându-se despre situația lucrărilor la calea ferată Vâlcea – Vâlcele. Fostul ministru al Transporturilor, Gheorghe Dobre, i-a remis lui Emilian Frâncu un răspuns extrem de scurt: „Lucrarea la linia de cale ferată Vâlcea – Vâlcele este cuprinsă în programul de guvernare pentru anii 2005 – 2008, aprobat prin Hotărârea Parlamentului nr. 24/28 decembrie 2004. Firma italiană Societa Edile Costruzioni e Lavori SpA (SECOL) a finalizat studiul de fezabilitate în luna martie 2006. În prezent, studiul de fezabilitate verificat de căi Ferate și Inginerul FIDIC”. De asemenea, fostul ministru al Transporturilor a mai spus că După finalizarea acestei acțiuni, studiul de fezabilitate va fi analizat în Consiliul Tehnico – Economic al Companiei Naționale de căi Ferate „CFR”, în Consiliul Tehnico – Economic al „CFR” SA, în Consiliul Tehnico – Economic al Ministerului Transporturilor și în Consiliul Interministerial în vederea aprobării indicatorilor tehnico-economici pentru varianta de soluție aleasă. Primele studii de teren au început în anul 1949, iar construcția efectivă, abia în 1979. Soluția aleasă a fost aceea a unei linii cu razele cele mai mari și rampele cele mai mici, având o lungime de 39 km, ce legă stațiile Vâlcele și Râmnicu Vâlcea.

### **Necesitatea reluării lucrărilor de construcție**

La sfârșitul lui 1989 erau deja realizate mai multe lucrări: poduri și viaducte cu infrastructură pentru cale dublă (2.406 metri) și simplă (1.214 m), terasamente (20 milioane de metri cubi), tuneluri pentru cale simplă (4.200 m), 165 de podețe, suprastructură feroviară însumând 55 km. Acestea erau insuficiente pentru asigurarea unei circulații în deplină siguranță, dar se făceau eforturi intense pentru darea liniei în exploatare chiar și în acea situație, unele lucrări aflându-se încă în stare de provizorat și altele urmând a fi continuate sub circulație (consolidări, finisaje etc.). Însă aceste zbateri au fost „temperate” în prima parte a anului 1990: neasigurarea fondurilor de la buget a condus la stingerea entuziasmului feroviarilor. În aprilie 1996, a venit... lovitura de grație: lucrările au fost sistate. Motivul? Firește, lipsa fondurilor! până în 2004, când ideea a fost adusă din nou pe tapet. În timp, din cauza unor restricții prin care s-a redus numărul proiectat inițial al viaductelor, precum și circa 75% din lucrările de consolidări, lucrările au suferit importante degradări: pierderea stabilității rambleelor înalte și a taluzurilor nesrijinite etc. Linia de cale ferată Vâlcele – Râmnicu Vâlcea are menirea de a lega două importante magistrale feroviare: București – Pitești – Piatra Olt cu București – Brașov – Sibiu – Arad – Curtici. Punerea ei în funcțiune ar reprezenta inaugurarea unei rute feroviare noi între nord-vestul și sud-estul țării, care să asigure scurtarea distanței de transport în medie cu 107 km. Principalele caracteristici ale acestui tronson feroviar sunt: lucrările de artă, realizate pentru cale dublă, o lungime de exploatare de 39 km, linie simplă, cu ecartamentul de 1435 mm, prevăzută pentru tracțiune Diesel și dotată cu instalații de semnalizare luminoasă și centralizare electromecanică. Cota cea mai ridicată a liniei, Pitești – Vâlcele – Râmnicu Vâlcea, nu se realizează la traversarea Carpaților Meridionali (se intra în linia Piatra Olt – Sibiu), ci la traversarea culmii dintre râul Argeș și râul Topolog. În urma inventarierii lucrărilor existente pe această linie a rezultat că pentru darea ei în funcțiune în deplină siguranță mai sunt necesare numeroase lucrări, cum ar fi construirea unor viaducte cu infrastructură pentru cale dublă și pentru cale simplă, dar și lucrări de consolidare a versanților etc. Terminarea traseului va aduce avantaje nu numai în ceea ce privește stimularea traficului intern, oferind o legătură mai lesnicioasă între importante zone economice ale țării, ci și pentru alte activități, printre care putem enumera: relațiile de import-export dintre Portul Constanța, zonele industriale din țară, principalul centru industrial al țării (București) și țările vecine; operațiuni de tranzit în relația dintre țările din vestul Europei și cele din sud-estul continentului și Orient.

**Statul ar fi trebuit să plătească italienilor 6 milioane USD**

Regimul comunist a repartizat inițial sume importante acestui obiectiv, dar ulterior a trecut la economii. După modelul cunoscut, astfel că multe terasamente și fundații nu au fost consolidate suficient de bine. După 1989, din lipsa asigurărilor și pe

marginea unui dezinteres total de conservare, lucrările s-au deteriorat mult mai mult. Așinele de cale ferată au fost furate sau vândute la fier vechi, ca într-un sat fără câini. Linia ferată Vâlcele – Râmnicu Vâlcea este, în primul rând, o lucrare de artă, fiind realizate nu mai puțin de două tuneluri mari (Giba și Ploștina), trei viaducte lungi (Topolog, Sâmnice și Sâmnicele), opt viaducte mai mici. La acestea se adaugă 20 de milioane de metri cubi de terasamente, 165 de podețe, suprastructura feroviară însumând 55 kilometri. Relația cu italienii de la SECOL SpA nu a fost una strălucită. Aceștia au câștigat licitația internațională pentru lucrările la linia ferată încă de acum zece ani. Cum un an mai târziu, partea română a decis să renunțe la proiect, italienii au dat în judecată statul român, au câștigat procesul, iar statul era obligat la plata unor daune de 6 milioane USD. Nu întâmplător a fost reluată decizia de continuare a lucrărilor, ajungându-se la o nouă înțelegere cu italienii, astfel ca statul să nu plătească penalizări. S-au găsit bani pentru studiul de fezabilitate abia în 2005, dar nu se știe de unde vor fi procurați banii pentru lucrările efective. La alte proporții, desigur, controversese pe marginea proiectului Vâlcele – Vâlcea seamănă oarecum cu proiectul Autostrăzii Transilvania, demarat tot pe vremea PSD și a ministrului Miron Mitrea. În ciuda indeciziei guvernărilor, calea ferată Vâlcea – Vâlcele este un obiectiv de mare importanță pentru viitor. Dincolo de faptul că aceasta ar urma să scurteze, în medie cu 107 kilometri, distanța de transport dintre București și Sibiu, ea ar urma să ocupe o poziție strategică pe culoarul IV paneuropean, unde se anticipează un volum extrem de ridicat de transport pentru următorii ani. De altfel, specialiștii sunt unanim de părere că această cale ferată este strict necesară României și că oricum costurile de reabilitare a lucrărilor sunt mult mai reduse decât dacă acestea ar fi trebuit luate de la început. Desigur, dacă nu ar fi existat un total dezinteres față de proiect, După 1990, costurile de finalizare ale lui erau mult mai reduse față de prezent.