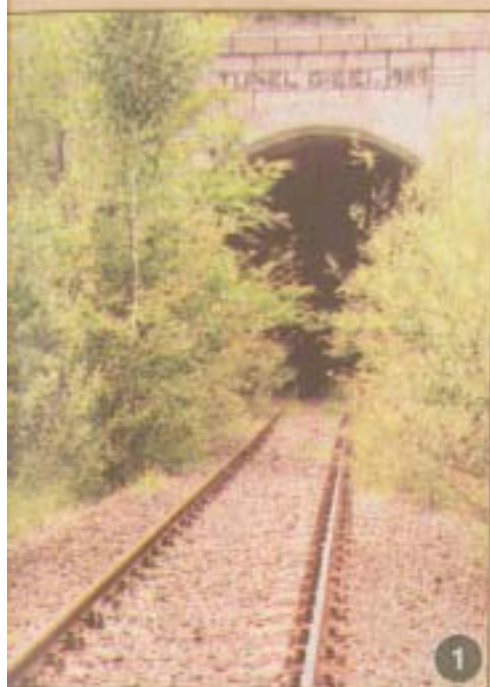
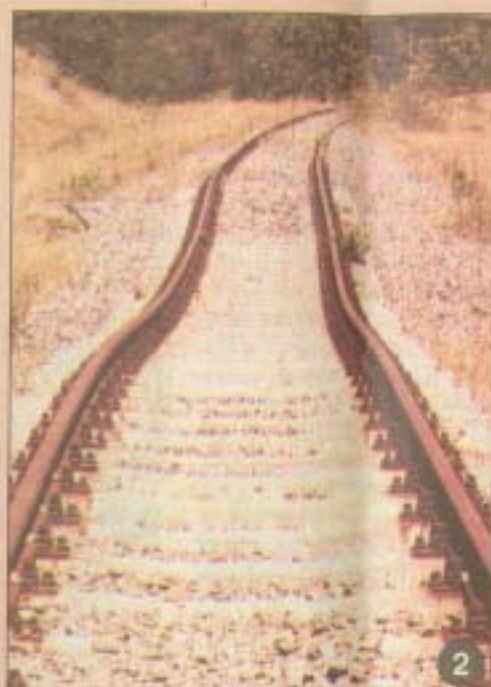


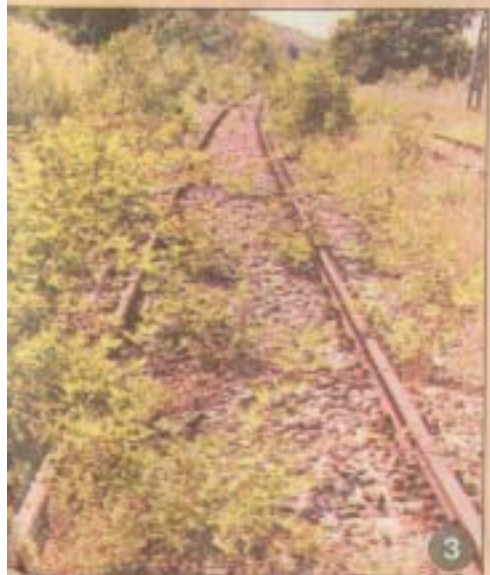
O investiție abandonată



1



2



3

1 Tunelul Gibel este aproape invizibil din cauza păduricii care s-a înălțat în ultimii patru ani

2 Șina de cale ferată, în mare parte s-a șerpuit din cauza alunecărilor de teren

3 În unele porțiuni, vegetația a inundat șinele, făcându-le aproape invizibile

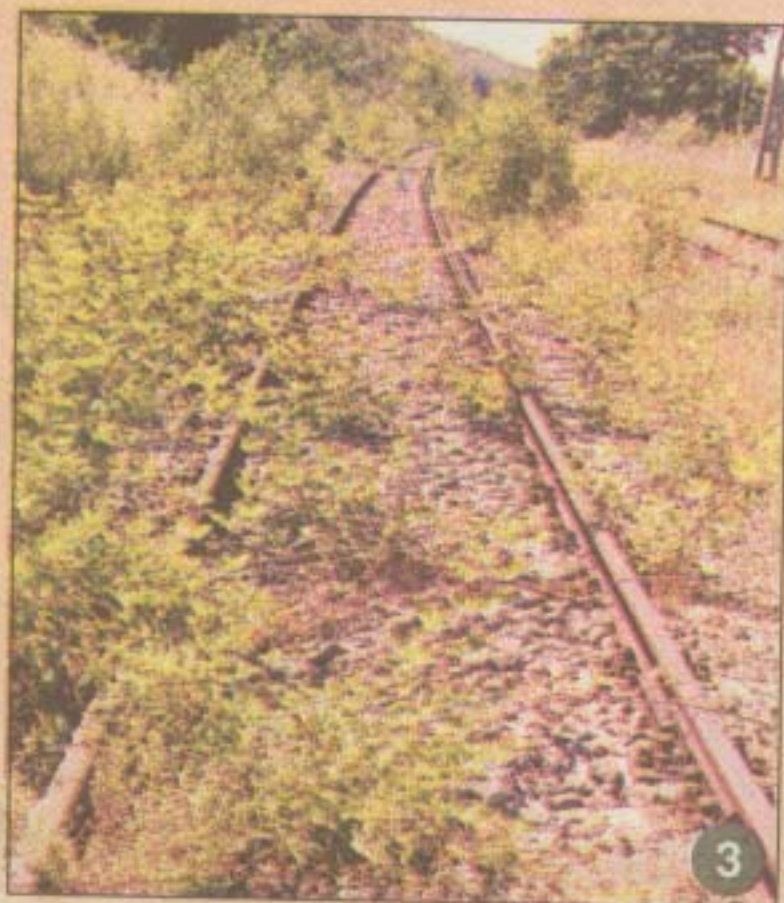
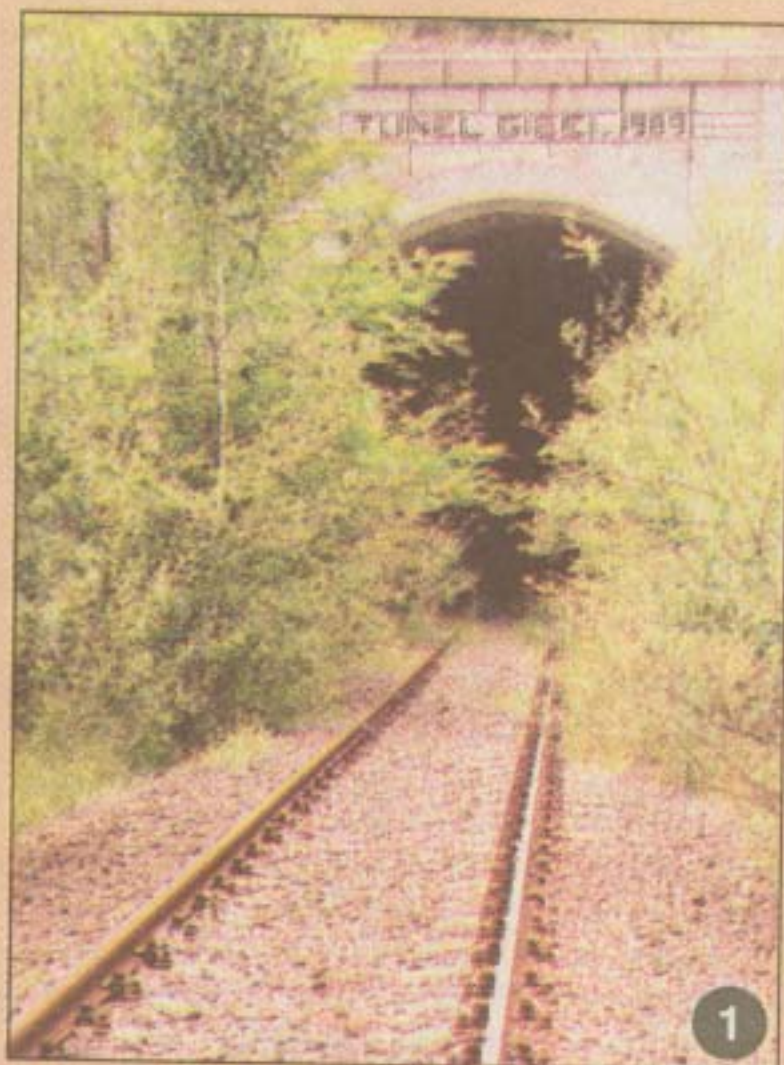


Gara Tutana, acum proprietate privată



Pe viaductul Topolog au crescut câțiva zeci de arbuști

În ultimii 10 ani investiția Râmnicu Vâlcea-Vâlcele a suscitât diferite stări, de la entuziasmul populației locale, care vedea în această linie de cale ferată o posibilă salvare a forței de muncă din zonă, mult "lovită" din cauza tranziției, la pesimismul actual al locuitorilor care nu se mai așteaptă la nimic, ba, mai mult, unora chiar fiindu-le frică de o eventuală prăbușire a vechilor viaducte peste case, având în vedere că în această zonă pământul alunecă la fiecare ploaie. Astăzi, ca și anul trecut, la fel ca acum doi, trei chiar și patru ani, proiectul este abandonat. Singura schimbare care a survenit pe cale naturală este explozia vegetației, care a acoperit șinele de cale ferată ruginite.



De ce mai este trecută investiția în programul de credite externe?

Aceasta este o întrebare la care nimeni nu a știut să ne răspundă. În ultimii patru ani, invariabil, continuarea lucrărilor de pe tronsonul de cale ferată Râmnicu Vâlcea-Vâlcele este trecut în filele de program "credite externe" al Companiei Naționale Calea Ferată Română S.A. (CFR S.A.). Acest tronson de cale ferată cu o lungime de 39,5 km a fost finalizat în 1989, ba chiar s-a circulat pe el cu o garnitură de

tren specială pentru testări. Din cauza reducerilor de costuri dictate de Nicolae Ceaușescu, lucrările de consolidare și suprainălțare au fost făcute de mântuială, fără bani prea mulți. Intemperiile și slaba rezistență a solului din zonă a făcut ca intrările pe poduri, podețe și viaducte să dispară, lăsându-le în aer, iar gările și terasamentele din fața acestora au luat-o la vale, în sens propriu. În 1996 a fost realizat un nou studiu de fezabilitate pentru licitația internațională. În 1999, prin HG 1024 s-a adjudecat realizarea lucrării pe

bază de antrepriză de către firma italiană Societa Edile Costruzioni E. Lavori SpA Roma (SECOL). Ministrul de Finanțe garantează din partea statului român creditul extern necesar de 138 milioane dolari. Astăzi, lucrarea se află în programul de investiții al CFR S.A. cu finanțare externă de 583.765 milioane euro, contribuția părții române la lucrare. Din 1999 și până acum nu s-a mai întâmplat nimic. Firma italiană nu a adus nici până acum banii pentru a porni lucrarea, care evident nu a fost contractată.

Se mai justifică economic o astfel de lucrare?

Una dintre cele mai pertinente întrebări pe care ni le punem astăzi este dacă o astfel de investiție de proporții are vreo justificare economică. Specialiștii din cadrul CFR sunt sceptici, aducând argumentul conform căruia numărul de călători sau de mărfuri ar fi insuficient pentru ca linia să fie rentabilă. Din punct de vedere geografic, Carpații Meridionali pot fi trecuți prin mai multe locuri. Pe Valea Prahovei, traseul este traversat la o altitudine de 1.100 metri, pe Valea Jiului, cota

la care este realizată calea ferată este de 720 metri, iar pe Valea Oltului, traversarea se face la 390 metri. Tronsonul de cale ferată București-Pitești-Vâlcele-Râmnicu Vâlcea-Podul Ôlt-Arad-Curtic asigură legătura între zonele de est, sud-est și vest cu sud-vest ale României, precum și o legătură mai scurtă între centrul Europei și zona balcanică. Până în 1989, lucrarea a fost realizată din fonduri externe, respectiv de la Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, iar din 1990 și până în 1997 din fonduri bugetare. De atunci și până acum nu s-a mai făcut nimic, mai mult, s-a

furat cam tot ce s-a putut, mai puțin componentele mari cum ar fi șinele de cale ferată, pentru care ar fi trebuit utilaje mari pentru a fi desprinsă și dezmembrată, pentru o eventuală încărcare într-un mijloc de transport. În mare, lucrarea de cale ferată dintre Râmnicu Vâlcea și Vâlcele este compusă din: Tunelul Gibeii, 2.400 metri; Tunelul Ploștina 2.300 metri; Viaductul Topolog 1.400 metri; Viaductul Sâmnic 450 metri; pod peste Argeș 310 metri, pod peste Olt 210 metri; 100 podețe care însumează 3.530 metri; consolidări cu o lungime totală de 11.600 metri; trei sații de cale ferată, respectiv

Schitu Matei, Tutana, Râmnicu Vâlcea; halta Vâlcele. Ca o pată de culoare trebuie să menționăm că acum, după ce oamenii din partea locului au fost puși în posesie, pământul pe care se află gara Tutana și linia de cale ferată din fața ei a fost atribuit unui cetățean care și-a împrejmuit cu un gard proprietatea!

În continuare nu mai rămân decât niște întrebări. De ce nu a fost reziliat contractul cu firma SECOL? Se mai dorește refacerea acestei linii de cale ferată?

Carmen Andrei
Foto: Silviu Ciobanu