

Stanciu (Alstom): Eu nu cred ca exista vreo sansa ca anul asta M5 sa nu fie data în folosinta

Alstom a instalat în mai puțin de un an centralizarea electronica pe Magistrala 5 de metrou, acesta fiind un record de rapiditate, si urmeaza implementarea fazei a doua a contractului, care presupune instalarea de functionalitati moderne de control si management al traficului, care pot duce la un interval de succedare a trenurilor de sub 60 de secunde, a declarat joi, directorul general al Alstom Transport România, Gabriel Stanciu, într-o întâlnire cu jurnalistii.

Totodata, Gabriel Stanciu a exclus posibilitatea ca darea în folosinta a metroului din Drumul Taberei sa nu aiba loc pâna la finele anului în curs, cu exceptia aparitiei vreunei alte probleme, care poate fi ascunsa "undeva în adâncul pamântului".

"Proiectul asta a început în 2011. Suntem în 2020, au trecut noua ani si pare asa, vazut din exterior, ca s-a întins foarte mult lucrarea. Eu vin sa va spun azi ceva ce vi se va parea socant: noi am facut un record mondial, pe proiectul asta, de rapiditate, pentru ca în mai puțin de un an am instalat centralizare electronica în 10 statii si 10 intervale si e dat la gata. Pe 29 mai am trimis la Metrorex notificarea de realizare substantiala a contractului. Este un record mondial de viteza pentru ca nu a facut nimeni proiectare si executie de o asemenea viteza. În contextul asta (de întârziere a dării în folosinta a Magistralei M5 - n. r.) e paradoxal sa zica cineva ca am facut un record viteza în conditiile în care proiectul pare întârziat atâta ani. Cu toate acestea, e foarte adevarat. Proiectare rapida, executie foarte rapida. Noi acum asteptam sa mai termine ceilalti antreprenori una-alta prin tunel ca sa putem începe procedurile de testare finala cu clientul", a precizat acesta.

Practic, Alstom a finalizat, conform contractului încheiat cu Metrorex, prima faza a lucrarilor de implementare a celui mai modern sistem de control si management al traficului din România, pe nou construita Magistrala 5 a rețelei de metrou din Bucuresti. Proiectul implica doua etape de executie, care totalizeaza 36 de luni.

Daca în prima faza a proiectului, Alstom a echipat noua linie cu centralizare electronica, ce va permite circulatia trenurilor utilizând sistemele traditionale de control al traficului, în cea de-a doua faza compania va implementa functionalitati moderne de control si management al traficului. Este vorba despre primul sistem CBTC (Communication-based Train Control) implementat în rețeaua de metrou din România. Noul sistem va creste capacitatea liniei cu 30%, cu un consum de energie cu 30% mai redus.

Totodata, proiectul prevede operarea automata a trenurilor (ATO), centralizarea computerizata si monitorizarea centralizata a trenurilor (centru de control operational, OCC), precum si sisteme dinamice de anuntare si informare a pasagerilor.

Practic, potrivit lui Stanciu, tehnologia de pe Magistrala 5 ar permite "disparitia mecanicului complet", adica operarea complet automatizata a trenurilor, "numai ca Metrorex nu a optat pentru aceasta varianta".

"Contractul are o durata de executie de 3 ani si comporta doua faze. Prima faza consta în instalarea centralizarii electronice, despre care tocmai vorbeam, care înseamna pilotarea automata a tot ce se întâmpla în statii, de la aparatele de cale, asa numitul macaz, pâna la semnalele de cale ferata care se instaleaza în tunel din motive de redundanta a sistemului, pentru ca într-un sistem CBTC normal semnalele nu ar mai trebui sa existe. Numai ca noi instalam în România si modul degradat de functionare, care presupune existenta semnalelor si a modului clasic de operare pentru metrou. Urmeaza faza a doua a contractului, în care vom face doua lucruri: vom instala pe partea de cale sistemul CBTC peste centralizarea electronica. Este ultima tehnologie în domeniu, comunicatia se face radio, în tunel instalam antene, mentenanta este una scazuta si rata posibila a defectarilor este una scazuta.

Foarte important, permite o densitate a traficului foarte mare. Teoretic vorbind, daca creste traficul pe Magistrala 5, putem sa ajungem la un interval consecutiv între doua trenuri de sub 60 de secunde. (...) din punct de vedere la semnalizarii am putea sa îl scadem sub 60 de secunde. Contractul, intervalul (de succedare a trenurilor - n. r.) este de 90 de secunde. Cred ca avem în lume implementate 55 de secunde", a explicat Gabriel Stanciu.

Şeful Alstom Transport România a amintit ca licitatie pentru cele 13 noi trenuri care vor deservi Magistrala M5 se afla în faza de contestatii la CNSC, termenul cel mai optimist de semnare a contractului pentru achizitia acestor garnituri fiind, în opinia sa, luna septembrie 2020.

"Deocamdata, licitatie trenurilor este în plina derulare si se afla în faza de contestatii acum. Metrorex o sa mute pe Magistrala 5 trenuri de pe alte magistrale. Când vin trenurile, o sa instalam si echipamentele (...) pe tren, în faza a doua. Indiferent cine va fi furnizorul trenurilor, noi pe trenurile respective vom instala partea de semnalizari. Acum, speram sa câstigam noi. (...) Eu cred ca în cazul cel mai bun contractul ar putea fi semnat în septembrie. Cazul cel bun înseamna ca toata procedura de contestare esueaza, toate contestatiile sunt respinse si Metrorex poate semna în septembrie. Mai devreme nu vad cum. Dosarul se afla la ora asta la CNSC", a spus el.

Potrivit lui Gabriel Stanciu, nimeni nu poate avansa un termen pentru darea în folosinta a metroului din Drumul Taberei, pentru ca nu se stie cât va dura remedierea problemei cu infiltratiile aparute în zona Moghioros.

"La ora asta nu cred ca are nimeni un termen exact, pentru ca este o chestiune în care sapi si descoperi. Şi a si plouat destul de mult, iar acolo solul este nisipos si daca intervii agresiv exista riscul de destabilizare a întregii structuri. De rezolvat, se va rezolva, dar depinde în cât timp", a spus el.

Întrebat daca exclude ca M5 sa nu fie gata pâna la sfârşitul anului, Stanciu a raspuns: "Eu exclud. Eu chiar exclud".

"Cu exceptia cazului în care nu e descoperita vreo alta problema, care nu e vazuta, nu poate fi estimata, e ascunsa, e undeva în adâncul pamântului, ca sa zic asa, eu nu cred ca exista vreo sansa ca anul asta M5 sa nu fie dat în folosinta. Nu cred. Din punctul de vedere al Alstomului, noi nu mai avem nicio surpriza la ora asta, adica stim exact ce e acolo. Asteptam sa fie completata calea si bucla de curent si gata. Mai avem nevoie de o luna de la momentul când se termina metroul. Noi am dat initial sase saptamâni, ne-am angajat sa facem niste testari în paralel, astfel încât sa putem reduce la patru saptamâni. La ora asta asa zicem: patru saptamâni dupa ce totul este terminat", a dat el asigurari.

Alstom echipeaza Magistrala 5 cu gama Urbalis 400, care încorporeaza tehnologie de ultima generatie de control al traficului. Urbalis 400 este un sistem avansat de control al traficului pentru controlul trenului bazat pe comunicatii, care va contribui la reducerea congestionarii traficului din Bucuresti deoarece sistemele cresc capacitatea de transport cu intervale de succesiune a trenurilor de pâna la 90 de secunde. Modernizat în permanenta si conceput special pentru linii de metrou cu un numar mare de pasageri, sistemul ofera o gama de functii considerabila, care contribuie la reducerea intervalului de succesiune a trenurilor si cresterea vitezei medii.

Experienta Alstom cu sistemul CBTC Urbalis însumeaza peste 15 ani, 101 linii de metrou inclusiv 17 automate, 1.500 de kilometri de retea de metrou în 23 de tari din întreaga lume, între care Italia, Olanda, China, India si Canada. Peste 25% din sistemele CBTC radio din lume sunt operate cu solutiile Alstom Urbalis. În Europa, sistemul este deja în functiune în orase precum Malaga si Amsterdam. Gama Urbalis creste capacitatea liniei cu pâna la 30%, reducând în acelasi timp consumul de energie cu 30%.

Alstom ofera o gama completa de echipamente si servicii, de la trenuri de mare viteza, trenuri de metrou, tramvaie si autobuze electrice pâna la sisteme integrate, servicii personalizate, solutii de infrastructura, control al traficului si de mobilitate digitala. Alstom a înregistrat vânzari de 8,2 miliarde euro si a contabilizat comenzi în valoare de 9,9 miliarde euro în exercitiul financiar 2019/20. Cu sediul în Franta, Alstom este prezenta în peste 60 de tari si

are 38.900 de angajati.

Alstom activeaza în România de peste 25 de ani si detine pozitii de lider în solutii de control al traficului si de electrificare feroviara. Compania are în prezent în derulare proiecte de reabilitare si modernizare a cailor ferate la nivel national, în diferite etape de implementare. Din 2004, Alstom furnizeaza servicii complete de întreținere pentru cele 83 de trenuri non-Alstom ale flotei metroului din Bucuresti.