

Stanciu (Alstom): Bucurestiul va avea trenuri de metrou similare celor din Sydney, dar nu s-a optat pentru varianta "fara mecanic"

Trenuri Metropolis, produse de Alstom, asemanatoare celor din Sidney, vor circula si pe magistrala 5 de metrou din Bucuresti, prima garnitura urmând a fi livrata în mai puțin de 30 de luni de la semnarea contractului, a declarat, într-un interviu acordat AGERPRES, directorul general al Alstom pentru România, Bulgaria si Republica Moldova, Gabriel Stanciu.

Alstom a câștigat un contract scos la licitație de Metrorex, în valoare de peste 100 de milioane de euro, cu posibilitatea de extindere până la valoarea totală de 240 milioane de euro. Contractul are ca obiect livrarea inițială a 13 trenuri, însă poate fi extins cu 17 trenuri, ceea ce ar însemna 240 milioane de euro. Anunțul privind câștigarea licitației a fost făcut în octombrie, însă contractul cu Metrorex nu a fost încă semnat.

Potrivit lui Gabriel Stanciu, trenurile vor avea o configurație specifică, personalizată pentru metroul din București, respectiv caroserie din oțel inoxidabil, 114 metri lungime și 3 metri lățime, asigurând o capacitate totală de 1.200 de pasageri/ tren.

AGERPRES: După un an și jumătate de la lansarea licitației, acum știm că trenurile pentru Magistrala 5 vor fi produse de Alstom. Când vom putea circula cu ele?

Gabriel Stanciu: Acesta este primul contract pentru trenuri, pentru material rulant, al Alstom în România. Este o premieră importantă pentru noi. Alstom e un gigant mondial în producția de trenuri de toate tipurile și foarte multe țări le folosesc de mulți ani, iar la noi nu au circulat deloc, în tot acest timp. Peste 10 milioane de oameni sunt transportați zilnic cu trenuri Metropolis în toată lumea. Trenuri de metrou de la Alstom circula în alte 25 de orașe, între care Amsterdam, Dubai, Lausanne, Londra, New York, Paris, Sydney - ca să menționez doar câteva, în ordine alfabetică. Prin acest contract le va avea și Bucureștiul, deci suntem într-o companie selectă!

AGERPRES: De ce durează atât de mult să înceapă să circule? Noi am vrea să le avem imediat, dacă se poate...

Gabriel Stanciu: Mă bucur că m-ai întrebat, ca să clarificăm câteva lucruri care sunt prea puțin cunoscute.

Producția de material rulant are niște etape foarte clare, care nu se pot nici ignora, nici comprima. În primul rând, nimeni nu produce trenuri pe stoc. Nu te duci la magazin, vezi un tren pe raft și zici "vreau și eu 10 exact așa, va rog". În toată lumea, trenurile se fac la comandă, conform unor cerințe clare care trebuie întâi confirmate cu clientul în cele mai mici detalii, apoi se face proiectarea astfel încât toate aceste cerințe să fie integrate în viitorul tren. În al doilea rând, un tren nu poate intra în circulație fără să fie testat temeinic și omologat pentru piața respectivă. Testele respective sunt foarte importante, ele sunt gândite pentru a asigura o circulație în deplină siguranță, o compatibilitate totală cu infrastructura pe care circula, indiferent de cât de mult utilizate sunt trenuri similare în alte rețele. Omologarea are niște cerințe și etape standard. Toate aceste demersuri - care sunt, în sine, separate de etapa propriu-zisă de producție - sunt esențiale și durează. Referitor la achiziția de piese în vederea producției trenului, furnizori specializați sunt puțini, comenzile de aprovizionare nu pot fi lansate decât după încheierea fazei de design, iar componentele critice ale trenului care au impact direct în siguranța de operare au termene de livrare mari, în funcție de gradul de încărcare al furnizorului. De exemplu, roțile se pot furniza în 10-12 luni, iar rulmentii de osie pot ajunge și la 14 luni.

AGERPRES: La ce perioadă de timp vor fi livrate garniturile?

Gabriel Stanciu: Prima garnitură este prevăzută a fi livrată în mai puțin de 30 de luni de la semnarea contractului.

După ce procedurile de testare și omologare vor avea un rezultat satisfăcător, celelalte unități vor fi livrate imediat după această validare.

AGERPRES: Cum vor arăta viitoarele trenuri de metrou care se vor regăsi pe magistralele din București?

Gabriel Stanciu: Aceste trenuri vor circula pe recent inaugurata Magistrala 5. Conform cerintelor beneficiarului, trenurile au o configuratie specifica, personalizata pentru metroul din Bucuresti: caroserie din otel inoxidabil, 114 metri lungime si 3 metri latime, asigurând o capacitate totala de 1.200 de pasageri/ tren. Fiecare tren cu 6 vagoane are 216 locuri într-o dispunere longitudinala si asigura doua zone speciale de acces destinate pasagerilor cu dizabilitati. Configuratia finala, culorile si finisajele vor fi complet personalizate în conformitate cu cerintele clientului, în etapa de proiectare.

AGERPRES Apropo de compatibilitate cu infrastructura, Alstom furnizeaza pentru Magistrala 5 de metrou, inaugurata în septembrie anul acesta, atât sistemul de semnalizare, cât si trenurile. Este vorba în mod special de o compatibilitate între cele doua elemente?

Gabriel Stanciu: Da, în mod fericit le vom furniza pe amândoua, ceea ce ilustreaza competentele de vârf ale Alstom atât în solutii de semnalizari, respectiv controlul traficului, cât si în productia de trenuri. În acest caz, Magistrala 5 va beneficia de acest sistem numit CBTC (Communication-based train control) care permite ca trenurile sa circule la intervale foarte scurte, coborând sub durata de 90 de secunde, în totala siguranta. Acest lucru asigura o eficientizare a traficului, respectiv un flux mai mare de calatori si timpi de asteptare reduși. Pentru ca sistemul sa functioneze, este nevoie de echipamente specializate si compatibile, atât pe calea de rulare cât si pe tren. Indiferent ce trenuri ar fi venit, ele ar fi trebuit sa fie compatibile. Faptul ca sunt tot trenuri Alstom este o fericita coincidenta si ne bucuram. Solutia noastra de semnalizare se numeste Urbalis si este proiectata sa controleze miscarea trenurilor, astfel încât un numar mai mare dintre acestea sa poata merge pe linie cu frecvente si la viteze mai mari, în deplina siguranta, cu sau fara conducator. CBTC utilizeaza telecomunicatiile între sistemul de siguranta si automatizare a traficului, inclusiv echipamentul de siguranta îmbarcat pe tren. Pozitia exacta a unui tren poate fi cunoscuta cu precizie mai mare, pentru o siguranta mai buna.

AGERPRES La noi în tara aceasta va fi prima solutie de acest tip, respectiv primele trenuri echipate cu CBTC, dar în lume este ceva nou sau deja are traditie? Putem avea încredere ca functioneaza?

Gabriel Stanciu: În lume deja nu mai este ceva nou, multe orase folosesc acest sistem pentru ca el contribuie la minimizarea costurilor de exploatare si îmbunatatirea disponibilitatii, sigurantei si fluiditatii sistemului de metrou. Prima solutie CBTC de la Alstom a fost pusa în aplicare în anul 2003 pentru metroul din Singapore. De atunci, compania Alstom a fost selectata de 40 de orase din toata lumea pentru a echipa circa 80 de linii de metrou, peste 2.000 de kilometri de linii si peste 2.000 de trenuri, cu solutia sa Urbalis. Din acest total, 37 de linii se afla deja în exploatare si aproximativ 25% din lungimea totala a liniilor echipate cu CBTC prin radio, la nivel global, opereaza cu CBTC Urbalis. Aceste cifre arata ca este un sistem cu o eficienta dovedita în functionare, în mod repetat. Un exemplu relativ recent de aplicare este metroul din Amsterdam, unde s-a luat decizia ca solutia sa fie implementata pe noua magistrala, care întâmplator se numeste tot Linia 5, dar si pe liniile existente, pentru a se mari eficienta, capacitatea si siguranta traficului. De altfel, nu numai la metrou am implementat acest sistem, ci am început sa îl aplicam si la tramvaie.

AGERPRES: Sa înțelegem ca nu vom mai avea de-a face cu un "tren zburator"?

Gabriel Stanciu: Accidentele sunt întotdeauna nefericite si pot aparea din multiple cauze. De aceea, prefer sa nu comentez în legatura cu echipamentele altui producator. Este de competenta institutiilor abilitate sa se pronunte asupra cauzelor si, în cazul în care concluziile nu sunt asumate, a instantelor de judecata. De altfel, din câte cunosc, aceasta chestiune este în mare masura lamurita si nu mai lasa loc pentru comentarii. În ce priveste trenurile Alstom, acestea sunt fiabile, de înalta performanta, atent testate si verificate. Este si motivul pentru care preferam sa ne luam doar angajamente realiste în ceea ce priveste termenele de livrare. Nu ne permitem sa facem rabat de la calitate si, în niciun caz, sa eludam procedurile de testare si verificare a trenurilor livrate. Pentru lucrurile sigure, nu numai ca merita, dar trebuie sa astepti.

AGERPRES Sa revenim la trenurile de metrou ce vor fi produse de Alstom. Care este caracteristica principala a acestor trenuri Metropolis?

Gabriel Stanciu: În primul rând este o gama foarte versatila, poate sa raspunda la orice cerinte din partea clientilor,

În al doilea rând punem mult accent pe experiența pasagerilor, pe confortul și siguranța lor. Lansată în 1998, gama de trenuri de metrou Metropolis poate avea un design diferit, atât la exterior, cât și la interior, mulțumită unei echipe de proiectanți a căror misiune este de a alege designul, configurațiile, forma și amenajările de interior optime pentru un anumit oraș. Acest lucru îl facem în etapa de proiectare detaliată. Aceste trenuri pot avea carcasa din oțel inoxidabil sau din aluminiu, pot avea de la două la șase vagoane, o capacitate de la 400 de pasageri la peste 2.000 per garnitură, cu sau fără mecanic, cu lățimi între 2,7 metri și 3,2 metri, cu scaune dispuse longitudinal, transversal sau combinat, de la un ecartament de 1,435 la unul de 1,600.

AGERPRES La ce se așteaptă pasagerii?

Gabriel Stanciu: În primul rând, vor fi trenuri noi, prima oară după mulți ani. În al doilea rând, sunt trenuri de mare performanță, gândite să încurajeze oamenii să prefere acest mod de transport în locul celui rutier. Metropolis va fi prevăzut cu patru uși duble pe fiecare parte a fiecărui vagon și culoare largi, va avea zone dedicate persoanelor cu mobilitate redusă. Bucureștenii vor beneficia de o serie de inovații care fac călătoria mai plăcută și mai confortabilă, cum ar fi atenuarea zgomotului intern, o hartă dinamică a traseului și iluminare cu LED-uri.

AGERPRES În ziua de azi se vorbește foarte mult despre reducerea consumului de energie și despre gradul de reciclare. Ce ne puteți spune despre acești parametri la noile trenuri?

Gabriel Stanciu: Metropolis este un tren ecologic și costurile pe întregul ciclu de viață sunt reduse. În vederea minimizării consumului de energie electrică, trenul de metrou este echipat cu sisteme de tracțiune avansate, convertoare auxiliare, sistem reglabil de încălzire, ventilație și răcire bazat pe nivelul de încărcare și o soluție de frânare complet electrică ce maximizează recuperarea energiei provenite din frânare. În plus, metroul este construit în așa fel încât activitățile de întreținere să fie simplificate, iar intervalele la care aceste activități sunt necesare sunt mai mari, crescând astfel disponibilitatea acestor trenuri.

Alstom depune permanent eforturi și pentru creșterea gradului de reciclabilitate, la încheierea ciclului de viață, pentru toate trenurile marca Alstom, inclusiv pentru Metropolis, care este un tren reciclabil în proporție de 98%, față de 93% în urma cu zece ani. Acest lucru este posibil în special ca urmare a utilizării de materiale ușoare, reciclabile, cum ar fi cele metalice și termoplastice. Mai mult, se acordă o atenție specială dezamblării, evitând amestecul de materiale "necompatibile".

AGERPRES Ce exemple de orașe ne puteți da, care au trenuri relativ asemănătoare cu ce vom avea la București?

Gabriel Stanciu: Fiecare tren este adaptat orașului din care va face parte, deci putem spune că este unic.

Bucureștiul va avea trenul Metropolis care îi este specific. Dar sigur, există similitudini. De exemplu, în Sydney, Australia, furnizam trenuri tot din oțel inoxidabil, tot cu sistemul CBTC, tot din șase vagoane, dar acolo sunt complet automatizate, adică fără mecanic. Soluția ar permite acest lucru și la București, dar nu s-a optat pentru ea, cel puțin deocamdată. De asemenea, dotările interioare (sisteme de monitorizare cu camere de luat vederi, dispozitive pentru informarea și anunțarea pasagerilor în timp real, sistemele de încălzire și aer condiționat) pot varia destul de mult, în funcție de particularitățile și cerințele specifice.