

Drept la replică – Club Feroviar

Articol „Tramvaiele «no name», pericol pentru călătorii din România și pentru industria românească de profil”

Afirmațiile autorului și acționarului majoritar al Astra Vagoane Călători, Valer Blidar, sunt nefondate și tendențioase, cu caracter general bazat exclusiv pe informații trunchiate, scoase din context.

Municipiul Timișoara, prin vocea domnului Ruben Lațcău, **nu atacă** Autoritatea Feroviară Română (AFER) sau organismele independente din cadrul AFER (ONFR) și nici nu „atacă cu virulență AFER-ul pentru refuzul de a accepta introducerea în operare a unor produse necorespunzătoare care folosesc componente de la diverși furnizori – ieftine și de calitate îndoielnică”.

De asemenea, sursa citată în cadrul articolului face speculații nefondate și ireverențioase referitoare la componentele tramvaielor achiziționate fără a avea detalii concrete privind procesul de fabricație și făcând abstracție de faptul că aceste componente sunt furnizate de producători consacrați din industria feroviară din Uniunea Europeană (ABB, Knorr-Bremse etc) folosite de majoritatea producătorilor de tramvaie.

În realitate, toate tramvaiele de import, fără excepții, **indiferent de zona din care provine producătorul**, sunt obligate să obțină agrementul tehnic feroviar acordat de AFER pentru punerea în circulație.

Este regretabil ca afirmația tendențioasă și nefondată a unui „important actor în domeniu” (nota redacției pentru Valer Blidar, patron Astra Vagoane Călători), competitor în cadrul licitațiilor, să fie citată, fără o documentare prealabilă, publicul fiind informat în mod incorect că „primăriile acceptă deseori ca omologarea să se facă ulterior și în condiții îndoielnice”.

Majoritatea tramvaielor achiziționate în cadrul licitațiilor (de la producători din UE sau din afara acesteia) nu sunt produse de serie, **pe stoc**, ele fiind adaptate la cerințele și necesitățile locale ale fiecărei municipalități. Din acest motiv este necesar agrementul tehnic acordat de AFER. Procedura este standard, iar AFER nu face derogări de la procedurile de certificare.

Afirmațiile contrare ale autorului articolului și ale sursei citate sunt nefondate și ireverențioase pentru toate părțile implicate, atât pentru autoritățile contractante, producători de tramvaie, cât și pentru AFER.

Experiența și profesionalismul autorității române de certificare feroviară nu pot fi contestate prin simple alegații ale unui operator economic, competitor direct în cadrul licitațiilor (respectiv, sursa citată în articol).

De asemenea, interpretarea trunchiată a articolului din presa locală, care prezintă în mod obiectiv situația, **fără acuzații sau atacuri virulente - așa cum se insinuează** -, implică un mod regretabil lipsit de fair-play și transparență în informarea publicului, prin citarea aceleiași surse.

Pentru conformitate, în cazul tramvaiului de la Timișoara, testele au fost efectuate de laboratoare acreditate din Germania, Spania, Cehia și de către Organismul Notificat Feroviar Român (ONFR) – singurul test (**nu 4 teste**) care urmează a fi efectuat săptămâna aceasta este testul denumit generic de tracțiune (care implică mai multe măsurători/încercări efectuate în palier și aliniament/declivitate).

În concluzie, considerăm că atât titlul [articolului publicat](#) la care facem referire, cât și informațiile prezentate în cuprinsul acestuia sunt tendențioase, nedocumentate și de natură a induce în eroare cititorii.