

Trenurile ARF, plimbate din POIM în Programul Național de Redresare și Reziliență?

13 noiembrie 2020

Componenta feroviară a Planului prevede miliarde de euro alocate unor proiecte majore de dezvoltare a infrastructurii de transport feroviar și a parcului de material rulant. Pe hârtie totul arată bine. În realitate banii ar putea rămâne necheltuiți căci în șapte ani, respectiv 2014-2020, România a reușit să cheltuiască doar un sfert din cele 8,6 miliarde euro alocate în Programul Operațional Infrastructură mare.



Informațiile au apărut vineri după o întâlnire de discuții a președintelui Klaus Iohannis privind draftul Planului de Redresare și Reziliență (PRR). Potrivit [g4media.ro](https://www.g4media.ro), proiectele sunt:

Feroviar

– 234,47 km de cale ferată modernizată/ electrificată cu un buget estimat de 2,8 mld. Euro;

– 39 unități de material rulant achiziționate cu un buget estimat de 350 mil. Euro;

Metrou

– 11,35 km de magistrală nouă cu un buget estimat de 1,08 mld. Euro;
– 50 unități de material rulant achiziționate cu un buget estimat de 500 mil. Euro;

M4 – Gara de Nord – Progresu: 1,7 miliarde de euro
M6 Linia de metrou 1 Mai – Otopeni (NORD) – 621 miliarde euro (cel mai probabil 620 milioane euro, fiind vorba de o eroare în articolul [g4media](https://www.g4media.ro) – n.red.)
M1: Metrou Cluj-Napoca: un miliard euro

Trenuri Metrou București (50 buc.): 500 milioane euro

N-am cheltuit opt miliarde în șapte ani, vom cheltui 30 de miliarde în patru ani?

România va avea la dispoziție în următorii patru ani 30,4 miliarde de euro de la UE pentru redresarea economiei după pandemia de COVID, bani alocați prin mecanismul de redresare numit NextGenerationEU în plus față de bugetul multianual de circa 48 miliarde euro.

Întrebare care se pune este: va fi România în stare să cheltuie banii cum, cel mai probabil, aceasta nu se va putea face fără a respecta proceduri de achiziție și de raționalitate a cheltuielilor?

Întrebarea este pertinentă căci în cei șapte ani scurși din actualul exercițiu financiar al EU, am cheltuit doar 28,64% (absorbția efectivă, sumele primite de la CE) din cei 8,6 miliarde de euro alocați prin POIM. Situația e similară și la POR unde absorbția efectivă e de 22,42% (alocare de 6,86 miliarde euro).

Programul de Reziliență, salvare pentru Gigi Gavrilă

Este grăitoare suprapunerea licitațiilor de rame de tren atât în cadrul POIM, cât și în PRR. Practic se pare că oficialii români sunt conștienți de imposibilitatea achiziției de rame de tren electrice în cadrul POIM (nici un contract nu a fost încă semnat și nicio firmă nu a fost desemnată) și ca urmare au intenția, fără declarații publice, de a trece proiectul pe PRR.

Sunt indicii puternice în acest sens. În urmă cu o săptămână un proiect de act legislativ propunea o altă (?) achiziție de rame din fonduri UE.

Ministerul Transporturilor a publicat luni un proiect de hotărâre de Guvern care prevede achiziția a 60 de rame electrice regionale și interregionale, într-o primă fază, cu o suplimentare până la 99 de unități. Aceasta în condițiile în care există în derulare alte două licitații pentru 60 până la 120 de rame electrice.

Noii termeni par a fi diferiți de cei vechi. Trenurile ar urma să fie mai ieftine. Astfel, statul e dispus să plătească (în lotul I) 2,32 miliarde lei cu TVA pentru 60 de rame electrice, din care 1,4 miliarde lei cu TVA pentru cele regionale, restul pentru cele inter-regionale. Menținerea nu este inclusă aici.

„În condițiile anterior menționate, valoarea totală a investiției, pentru un total de 60 rame electrice noi (40 RE-R și 20 RE-IR), este de 2.324.714 mii lei cu TVA (403.607.600 EURO). Calculând suma totală de 403.607.600 EURO la cursul euro BNR de 4,8402 la data de 24.08.2020, astfel:

- valoarea estimativă pentru achiziția a 40 rame electrice regionale RE-R – 1.400.951 mii lei cu TVA;
- valoarea estimativă pentru achiziția a 20 rame electrice interregionale RE-IR – 923.763 mii lei cu TVA.”, spune anunțul nou.

Club Feroviar a scris despre acest subiect aici.

Mai mult într-o erată publicată zilele trecute la licitația pentru achiziția de rame electrice inter – regionale ARF a schimbat sursa finanțării din POIM în genericul „fonduri europene” ce poate ascunde în spate orice instrument nerambusabil european, inclusiv PRR.

Sursa: Club Feroviar