

Alstom și Astaldi își dispută un miliard de lei. Dezinformările lui Grindeanu: Există constructori desemnați

27 Septembrie 2022



Alstom și Astaldi își dispută la CNSC un contract de peste 1,4 miliarde de lei. În urmă cu o lună, Sorin Grindeanu spunea că este constructor desemnat, uitând să spună că asta nu înseamnă mai nimic, în România.

Comaniile în cauză au depus noi contestații privind desemnarea companiei italiene drept câștigătoare și o a doua excludere a Alstom din procedura de licitație la lotul 1 Caransebeș – Timișoara, și anume Caransebeș – Lugoj.

Proiectul lotului 1 din sectorul de cale ferată Caransebeș – Timișoara, și anume Caransebeș – Lugoj, arată diferențele mari existente în România între desemnarea câștigătorului la o licitație și semnarea contractului în cauză,

Într-o euforie cu utilitate proprie sa imagine publică, de ministru „care face”, în vara acestui an, Sorin Grindeanu, ministrul Transporturilor anunța victorios desemnarea câștigătorului la lotul 1, și anume Caransebeș – Lugoj.

Toate cele 4 loturi ale tronsonului de cale ferată Caransebeș – Timișoara – Arad (162,19 km) au constructori desemnați, spunea Grindeanu în august. Anunțul ministrului venea în contextual desemnării unui constructor pentru modernizarea liniei de cale ferată pe secțiunea Lugoj – Timișoara Est (lotul 2).

Record CFR SA: Șase contestații la patru loturi

O lună după, CFR SA nu are niciun contract semnat, dar nu mai puțin de șase contestații depuse la CNSC pe patru loturi. Câte una pe fiecare lot și, de luni, încă două pe primul lot, depuse de Alstom și de Astaldi, după ce și a doua oară CFR SA a considerat oferta Alstom Transport necorespunzătoare.

În acțiunea depusă, Alstom Transport contestă o a doua respingere a ofertei sale pe motiv că nu a prezentat un manager de proiect cu experiență de lucru corespunzătoare. Un al doilea cap de acuzare a fost că la partea de automatizare a traficului ETCS, Alstom ar fi prezentat drept experiență similară activități ale unei alte companii care nu ar avea calitate de ofertant în procedură. CFR SA este acuzată că ar analiza „oportunist și speculativ cerințele”, cu interpretări „tendențioase”.

Astaldi, și ei nemulțumiți

Însă acțiunea Alstom Transport nu e singura. Exact în aceeași zi, compania italiană WeBuild – numele sub care s-a rebranduit compania falită Astaldi, depune și ea o contestație. În acțiunea sa, Webuild cere CNSC să constate că CFR SA nu trebuia să emită un nou raport al procedurii, potrivit deciziei CNSC. Corespunzător, WeBuild cere menținerea raportului care o dădea câștigătoare a contractului la un preț de 1,36 miliarde de lei, față de 1,43 valoarea estimată. Sursele Club Feroviar spun că sumele cerute de Alstom Transport erau mai mici.

PNRR în pericol

Dar care sunt consecințele negative ale unor astfel de situații? Cea mai gravă este pierderea fondurilor europene puse la dispoziție prin PNRR. Una dintre condițiile programului este semnarea unor contracte echivalând cu 50% din lucrări până la finele anului.

Printre jaloanele PNRR, se numără cele intermediare – semnarea contractelor de achiziție pentru 50% din lucrările finanțate până la finalul acestui an și semnarea contractelor pentru toate lucrările, până la finalul anului viitor.

Ce lucrări sunt incluse pe Caransebeș – Lugoj

Proiectul de modernizare pe subsecțiunea Caransebeș – Lugoj (Lot 1) cuprinde lucrări complexe de infrastructură și suprastructură feroviară (terasamente, linii, stații C.F, consolidarea lucrărilor de artă, lucrări de instalații, energoalimentare, telecomunicații) și de protecția mediului. Obiectivele principale ale programului de modernizarea sunt:

- îmbunătățirea geometriei traseului și sporirea capacității portante a căii pentru a permite circulația trenurilor cu viteza de până la 160 km/oră;
- modernizarea stațiilor și haltelor de mișcare, adaptând capacitatea de exploatare la volumul de trafic și la necesitățile tehnologice;
- modernizarea clădirilor stațiilor de călători, construirea de pasarele și ridicarea nivelului persoanelor, în conformitate cu standardele europene în vigoare;
- înlocuirea de poduri, podețe, repararea sistemului de drenaj, îmbunătățirea terenului de fundare și a terasamentelor;
- dublarea liniei pe toată lungimea;
- montare de panouri fonoabsorbante și/sau soluții alternative de reducere a nivelului de zgomot, pe segmentele de cale ferată ce străbat localități;
- construcția drumurilor de întreținere de-a lungul căii ferate (unde nu sunt disponibile drumuri publice);
- construcție clădire de mentenanță în stația Caransebeș;
- instalații de centralizare electronică și introducerea sistemului de siguranță ERTMS (ETCS nivel 2 + GSM-R);
- modernizarea echipamentului de telecomunicații;
- montarea de încălzitoare de macaz pe liniile de primire-expediere, în stații, în halte de mișcare și la ramificații, pentru a combate efectele înzăpezirii liniei CF.

Sursa: <https://clubferoviar.ro/>