

Ministrul Bode: ARF este o instituție în zona „gri”

14 octombrie 2020

Circulă un banc cu un participant la un concurs de inventică căruia i s-au dat două bile să inventeze ceva. În final acesta nu a reușit nimic căci a pierdut o bilă și a reușit să o strice pe a doua. Cam asta este și cazul Autorității pentru Reformă Feroviară care, având pe mână două licitații de material rulant, a dus-o pe prima în faza blocajului în instanțe și pe a doua în pragul reluării.



Cel puțin asta a spus miercuri, la o emisiune **Hotnews.ro**, ministrul Transporturilor Lucian Bode care a numit Autoritatea pentru Reformă feroviară o instituție „în zonă gri”, „de unde trebuie să iasă”.

Ministrul a făcut un bilanț al celor două proceduri, dar a și vorbit de noi planuri de achiziție de material rulant nou.

„Am propus pe recuperare, pe reziliență (instrumente de finanțare ale UE în contextul pandemiei – n.red.) să alocăm suplimentar pentru trenuri, vagoane, locomotive, material nou”, a spus Bode. Ministrul a adăugat că s-a uitat și la licitațiile altor state unde lucrurile au mers șnur față de România.

Club Feroviar a menționat recent cazul unei licitații derulate în Germania de către Deutsche Bahn unde compania germană a achiziționat material rulant de un miliard de euro. În doar șapte luni, nemții de la Deutsche Bahn au reușit să organizeze o licitație de un miliard de euro pentru achiziția a 30 de trenuri de mare viteză (în jurul a 300 de kilometri la oră) și să semneze contractul. În România licitațiile se derulează fără succes pe parcursul anilor.

Mai multe instituții „conectate” la licitații

Un aspect interesant sunt referirile lui Bode la o deplasare făcută într-o țară din afara UE nementionată de ministru, acum doi ani de către oficiali ai AFER cu un mandat și întoarcerea lor în țară cu un alt mandat care nu li s-ar fi aprobat. Ar fi vorba și de alte „instituții” conectate, a zis Bode fără a da detalii.

„Sunt mai multe instituții conectate la această licitație și sigur faptul că s-a încercat în urmă cu doi ani autorizarea unui agent economic (din afara UE – n.red.) pentru a participa la aceasta procedură nerespectându-se prevederile legale, anume s-au deplasat în țara respectivă cu un mandat și când s-au întors mandatul nu a mai fost validat. Mă refer la ARF, sunt multe necunoscute și e o zonă gri”, a spus Bode. El a adăugat că problemele nu sunt doar la ARF, ci și la alte „instituții conectate la această licitație”.

Cât privește licitațiile propriu-zise, Bode a spus că cea de trenuri regionale, prima organizată de ARF, are termen pe 21 octombrie la Curtea de Apel, iar cealaltă pentru trenuri inter-regionale RE-IR va fi reluată de la zero după ce instanțele au decis anularea. Aceasta este o noutate, căci informațiile deținute la acest moment sunt că, dimpotrivă, ANAP – Autoritatea de Achiziții Publice a obligat ARF să reia licitația, dar și să dea în sistemul de achiziții un nou termen de depunere a ofertelor după expirarea primului termen – luna august 2020.

Ce își propune licitația

Licitatia propune achiziționarea de 20 rame electrice inter-regionale (RE-IR) cu mentenanță de 15 ani, cu posibilitatea de a dubla atât cantitatea, cât și perioada de mentenanță (40 rame, respectiv 30 de ani de mentenanță), prin acte adiționale la contractul ce urmează a fi semnat. Viteza maximă de deplasare va fi de 160 km/h, iar număr de locuri pe scaune – între 300 și 350 locuri.

Livrarea RE-IR este etapizată, finalizarea achiziției urmând a se face între 25-31 luni de la semnarea contractului, la care se adaugă perioada de mentenanță de 15 ani. Valoarea totală a proiectului este între 1,31 miliarde lei, fără TVA (contra valoarea a 20 rame, cu 15 ani mentenanță) și 3,71 miliarde lei, fără TVA (pentru 40 rame electrice interregionale, cu 30 ani mentenanță), finanțarea fiind asigurată din contribuția Uniunii Europene prin Programul Operațional Infrastructură Mare și din contribuția Guvernului.

Sursa: Club Feroviar