

Transporturile vor stabili trenurile susținute financiar de către stat

14 decembrie 2020

Autoritatea pentru Reformă Feroviară (A.R.F.), instituție subordonată Ministerului Transporturilor, a lansat la începutul lunii decembrie licitația de selecție a unui consultant care să actualizeze Modelul Național de Transport și să stabilească lista trenurilor pentru care operatorii de transport vor primi compensație.



Studiul efectuat va fi important căci fără acesta operatorii nu pot primi spre închiriere trenurile achiziționate din fonduri nerambursabile iar compensațiile vor fi acordate din 2023 doar operatorilor care câștigă în licitații deservirea relațiilor compensate de stat, potrivit unor informații anterioare poferte de surse feroviare.

Ofertele vor fi primite până la data de 6 ianuarie 2021, potrivit anunțului de licitație iar desemnarea câștigătorilor se va face undeva în primăvară, un termen precis lipsind din anunț. Durata contractului va fi de 10 luni.

Autoritatea este responsabilă de implementarea, până la data de 30.09.2021, a unui model național de transport și de definirea Obligației de Serviciu Public (OSP) de transport feroviar public de călători până cel târziu la data de 31.12.2021.

Obligația de serviciu public (OSP), se concretizează în Lista trenurilor de călători pentru care operatorii de transport feroviar de călători, primesc compensație de la bugetul de stat în baza contractelor de serviciu public și a actelor adiționale la acestea încheiate cu Autoritatea pentru Reformă Feroviară, în condițiile legii.

Criteriile minime care vor fi luate în considerare în stabilirea Obligației de Serviciu Public (OSP) sunt următoarele:

- Numărul de călători ce utilizează modul de transport feroviar;
- Configurația geografică a rețelei feroviare din România;

- Amplasarea stațiilor CF și elementele infrastructurii feroviare;
- Frecvența serviciului de transport;
- Zona de captare;
- Numărul potențial de călători (inclusiv cei atrași de la alte moduri de transport);
- Viteza medie;
- Rute/Moduri alternative de deplasare;
- Prețul legitimațiilor de călătorie.

Cele patru componente ale achiziției

Instrumentele necesare și metodologia pentru a stabili volumul de călători la nivel de rută de transport/linie și operator de transport se vor baza pe Modelul Național de Transport (MNT), implementat în software-ul de planificare și modelare în transporturi INRO-EMME, actualizat și detaliat corespunzător, care în prezent este deținut de Biroul Implementare Master Plan din cadrul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor.

Obiectul achiziției va constă în 4 (patru) componente principale:

- Actualizarea și detalierea MNT la nivelul anului de bază 2019;
- Restructurarea funcțională a MNT pentru a corespunde obiectivelor proiectului;
- Stabilirea Obligației de Serviciu Public (OSP) de transport feroviar public de călători pentru anul 2022, având în vedere Avizul Consiliului Concurenței nr.2103/12.02.2020 și generarea de rapoarte din MNT pentru următorii 4 ani, privind stabilirea OSP;
- Instruirea și pregătirea personalului din cadrul ARF ce va gestiona MNT și va participa pe viitor la generarea OSP. Cele patru (4) componente/sarcini sunt obiective inseparabile ale contractului de achiziție publică care face obiectul prezentei proceduri de atribuire. Structura de bază a modelului (MNT) este prezentată în Master Planul General de Transport.

Intervențiile specifice pe care Modelul Național de Transport (MNT) este capabil să le modeleze includ:

- impactul schimbărilor economice (PIB, venit, grad de motorizare) și sociale (nivelul și distribuția populației), variații ale cererii de transport;
- modificări ale infrastructurii; – noi servicii de transport public (TP);
- politici ce includ:
 - tarife diferențiate pentru transportul feroviar și cel aerian;

- internalizarea costurilor externe de transport;
- politici legate de modificarea climei (subvenții pentru modurile de transport cu emisii reduse);
- introducerea taxelor de drumuri;
- gradul de motorizare și legătura sa cu nivelul de taxare.

Contractul va fi acordat pe baza unui punctaj în care prețul ofertei are o pondere de 60% iar experții cheie propuși și programul prezentat dețin restul de punctaj.

Posibile conflicte

Există riscul ca licitația și studiul solicitat să se suprapună prin obiective cu un alt studiu efectuat acum doi ani. În urma aceluși studiu au rezultat date importante privind rețeaua feroviară din România, date care, se pare, acum nu sunt puse la dispoziție de ARF posivilor participanți la actuala licitație. Fostul studiu, numit „de Sustenabilitate si Eficientizare a Rețelei Feroviare din România” a avut o valoare estimată de 4,4 milioane lei și a presupus o analiza complexă a rețelei, inclusiv analize cost-beneficiu a rețelei feroviare din România. Studiul a propus solutii care sa fie puse în aplicare de A.R.F., de CNCF „CFR”- S.A. si de administratiile centrale si locale, în vederea crearii unei retele feroviare sustenabile din punct de vedere socio-economic si financiar.

Atunci, contractul a fost acordat asocierii compuse din S.C. Synergetics Corporation S.R.L.(România), Panteia B.V. (Olanda), Railistics GmbH (Germania), AV Transport Planning S.R.L. (România), asociere care acum ar putea fi favorizată prin deținerea unui volum suplimentar de date față de competitori. La acel moment însă analiza s-a făcut doar pe 113 linii, ceea ce este o diferență.

Sursa: Club Feroviar