

## Roseanu (ARF): Finalizam de corectat documentatia si relansam licitatia pentru cele 20 de rame electrice

**Licitatia privind achizitia unui numar de 20 de rame electrice interregionale de lung parcurs RE-IR, destinate conectarii centrelor urbane din România, va fi reluata în câteva zile, dupa ce este rezolvata "o mica provocare pe partea financiara", a declarat, pentru AGERPRES, presedintele Autoritatii pentru Reforma Feroviara, Ștefan Roseanu.**

"Nu s-a prezentat nimeni (la licitatie - n. r.). Am avut niste adrese din partea potentialilor participanti, atât în procedurile de clarificare, cât si în ultimele faze ale perioadei premergatoare depunerii. Colegii mei au analizat, fiind observatii de ordin tehnic si care permit, sa spunem, o mai buna concurenta la licitatie. Finalizam de corectat documentatia si relansam licitatia. Probabil ca pâna ne vedem luni, la ora 12:00 (la conferinta de presa - n. r.), va fi mai clar sa spun care este ziua în care se trimite documentatia înapoi la SICAP. De principiu, e ordin de zile. Mai este o mica provocare pe partea financiara. Toti analizam acest aspect, astfel încât sa fie corect pentru stat, pentru piata. Pâna la urma, ne intereseaza sa fie o licitatie care se deruleaza cu succes, nu doar sa urcam hârtii în SICAP", a spus Roseanu.

Șeful ARF a dat asigurari ca aceste trenuri electrice vor functiona la capacitatea lor reala, pentru ca mare parte din liniile magistrale sunt supuse modernizarii.

"Ramele acestea vor functiona la capacitatea lor reala, pentru ca mare parte din liniile magistrale încep sa fie reparate si modernizate. Ele pentru linii magistrale sunt achizitionate. Vorbim de relatia Suceava-Constanta, de relatia Cluj-Craiova, de relatia pe zona Timisoara spre Drobeta Turnu Severin etc. Deci, nu vorbim de linii secundare, care, într-adevar, au viteze, din pacate, reduse la 30 km/h", a aratat el.

Ștefan Roseanu a facut referire la faptul ca CFR SA a derulat în ultimul timp mai multe licitatii pentru modernizarea infrastructurii de cale ferata.

"În ultima perioada, si CFR SA a derulat o serie întreaga de licitatii - cum le spun ei, Quick Wins - care readuc linia în parametri de macar 100 - 120 km/h, modernizarile pe Coridorul 4 înainteaza. Ati vazut ca s-au adjudecat si pe zona de vest Arad-Timisoara-Caransebes... am avut o discutie cu echipa de asistenta de la JASPERS, de la Comisia Europeana, pe proiectele noastre, dar tangential a venit vorba si de linia de Moldova si înteleg ca si acolo studiul de fezabilitate înainteaza foarte bine, ca indirect ne intereseaza sa putem circula cu trenurile. Adica, ok, nu înseamna ca e totul lapte si miere, dar nici dezastru. Acum, gânditi-va, iarasi într-o nota pozitiv optimista, ca avem macar coltul de sud-est Constanta-Bucuresti-Predeal, unde serviciile merg destul de bine. Adica avem doua ore pâna la Constanta, avem o ora sub jumate pâna la Sinaia, de exemplu, cu trenul. Mai departe de Predeal, într-adevar, avem proiectul Predeal-Brasov, care de-abia va fi licitat în perioada urmatoare, e santierul de la Brasov încolo, adica este o îmbinare - asta este un lucru pe care putina lume, sa zicem, îl accepta, nu vreau sa zic îl constientizeaza, dar îl accepta - la noi, practic, tipurile de lucrari de modernizare sunt asemanatoare cu santierul de modernizare a drumurilor nationale. Când mergem cu masina si avem un semafor de lucrari, avem de asteptat pâna ni se da drumul, în conditiile în care pe calea ferata regulile sunt mai stricte de organizare a distantei dintre doua vehicule. Deci, pâna la urma, iarasi e oul si gaina: nu facem cale ferata ca nu avem trenuri, nu cumparam trenuri, ca nu avem cale ferata", a explicat acesta.

El a subliniat ca în aceste zone în care se fac reparatii va creste viteza, plus ca aceste trenuri electrice au proprietati diferite de frânare si accelerare comparativ cu trenurile formate din vagoane si locomotiva.

"Cu aceste vehicule, niste servicii vor fi deja optimizate pentru ca, repet, sunt zone unde se fac reparatii si atunci

crește punctual viteza. Trenurile acestea au alte proprietăți de frânare, accelerare comparativ cu trenurile pe baza de locomotivă și vagon. Avem deja porțiuni de cale ferată bune, porțiuni din ce în ce mai multe care intră în fazele finale de lucrări, de recepție și atunci este normal să începem să oferim călătorilor condiții mai bune, atât prin confort, cât și prin reducerea timpilor de parcurs. Din păcate, încă o dată, atât timp cât modernizarea căii ferate se face pe o linie existentă, e clar că în zonele cu sănăiere disconfortul, cauzat de timp, există, n-avem ce face", a adăugat președintele Autorității.

În ceea ce privește trenurile de la Alstom care urmează să vină în 2023, Roseanu a dat asigurări că sunt în grafic.

"Suntem în grafic, urmărim livrarea. Nu sunt încă semnale că pentru trenurile pentru test și livrarea care trebuie să înceapă în octombrie - noiembrie ar fi cu adevărat probleme", a subliniat acesta.

Licitatia pentru achiziția a 20 de trenuri de lung parcurs a fost anulată automat în sistemul de achiziții publice, în condițiile în care niciunul dintre cei cinci ofertanți înscrși nu au depus o ofertă, a anunțat pe 1 noiembrie Autoritatea pentru Reforma Feroviara (ARF).

"ARF anunță că procedura de achiziții publice privind 'Achiziția de 20 rame electrice interregionale de lung parcurs RE-IR, destinate conectării centrelor urbane din România și achiziționarea serviciilor de mentenanță și reparații necesare funcționării respectivelor trenuri' a fost anulată automat în sistemul de achiziții publice, în condițiile în care niciunul dintre cei 5 ofertanți înscrși nu au depus o ofertă", se menționează în comunicat.

Conform sursei citate, ARF va analiza "soluțiile în vederea reluării într-un termen cât mai scurt a procedurii de achiziție în vederea încadrării în jaloanele PNRR".

Licitatia pentru cele 20 de trenuri RE-IR a fost publicată în luna august în Sistemul Electronic de Achiziții Publice (SICAP), în urma validării de către Agenția Națională pentru Achiziții Publice (ANAP).

Ramele ce vor fi achiziționate vor fi distribuite tuturor operatorilor feroviari de călători pe baza contractelor de servicii publice care urmează a fi elaborate în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007, cu modificările ulterioare și în baza legislației din România și vor circula pe o serie de rute de pe rețeaua feroviara publică electrificată sau în curs de electrificare.

Rutele sunt: Oradea - Cluj Napoca - Sighisoara - Brasov; Cluj Napoca - Alba Iulia - Simeria (Deva) - Târgu Jiu - Craiova - Calafat; Brasov - Sfântu Gheorghe - Miercurea Ciuc - Bacau - Iasi; Brasov - Sfântu Gheorghe - Miercurea Ciuc - Bacau - Suceava; Galati - Marasesti (Focsani) - Bacau - Iasi; Galati - Marasesti (Focsani) - Bacau - Suceava; Galati - Braila - Constanta - Mangalia.

Alte rute menționate sunt: Iasi - Bacau - Marasesti (Focsani) - Barbosi (Galati) - Braila - Constanta - Mangalia; Suceava - Bacau - Marasesti (Focsani) - Barbosi (Galati) - Braila - Constanta - Mangalia; Giurgiu - Bucuresti - Ciulnita (Slobozia) - Calarasi.

Valoarea estimată este cuprinsă între 1,201 miliarde lei, fara TVA și 2,374 miliarde lei, fara TVA.

Finanțarea proiectului este asigurată prin PNRR și de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.