

Chinezii îl amenință cu penalul pe ministrul Transporturilor, Cătălin Drulă

2 august 2021

Ministrul Transporturilor s-a antepunat privind excluderea asocierii CRRC – Astra Vagoane la licitația de achiziție a 20 de trenuri inter-regionale. Cătălin Drulă nu face parte din Comisia de licitație și, mai mult, nici măcar chinezii nu fuseseră informați de excludere. Pentru acest fapt, oficialii CRRC cer organelor de cercetare penală să se sesizeze. Dacă aceste instituții nu o vor face, chinezii vor depune sesizare.



O declarație în acest sens a fost făcută publicației Club Feroviar la finele săptămânii trecute. „Așteptăm sesizarea organelor penale în legătură cu declarația ministrului Drulă. Nu am fost informați de o astfel de decizie și este un abuz ca un oficial, fie el și ministru, să aibă acces la documente din licitație. Dacă organele statului român nu se vor sesiza, ne rezervăm dreptul de a o face noi. Abuzul ministrului este evident!”, au spus oficialii ai CRRC.

În plus, nicio vorbă din partea ministrului sau a ARF despre cealaltă licitație, cea de 40 de trenuri regionale, ce are o vechime mult mai mare decât cea de trenuri inter-regionale. De luni de zile ofertele se găsesc în reevaluare, fără nicio decizie concretă. *Paradoxal, ministrul Drulă pune presiune pe ARF pentru atribuirea contractului ce ar putea rezulta dintr-o licitație mai recentă, cea a trenurilor inter-regionale. Explicația? La licitația RE-IR chinezii sunt mai ușor de exclus, căci, după cum vom arăta mai jos, au depus ofertă după apariția OUG ce prevede excluderea companiilor chineze, în timp ce oferta lor pentru RE-R a fost anterioară OUG menționat.*

„Ne așteptăm ca ARF să evalueze mai repede ofertele de la prima licitație care sunt în reevaluare de șase luni”, mai spune oficialul CRRC.

Ministrul „comisie de licitație” Cătălin Drulă

În urmă cu o săptămâna, ministrul Transporturilor făcea declarații îngrijorătoare din perspectiva legalității și a principiilor cu care UR se bate în piept.

“Trenurile nu se cumpără de pe raft, ele trebuie produse înainte. Am mare încredere că va fi semnată această licitație. E ultima șansă pe care am dat-o echipei de la ARF (Autoritatea pentru Reformă Feroviară – n. r.) să o încheie cât mai repede. Un argument este că s-a depus o singură ofertă, pentru că au fost doar două companii – o companie europeană și o companie din China. **Comaniile din China nu mai au dreptul să participe după ordonanța de urgență emisă de guvern la procedurile de achiziție publică din România, deci au o singură ofertă de evaluat, a acelei companii europene producătoare de trenuri.** Nu poate să fie foarte greu. Mi-au spus că într-o lună o să încheie această evaluare și o să-i țin la acest termen. Eu am spus două luni, ca să putem să semnăm și contractul”, a menționat Drulă.

Calendarul neclarităților în licitația de trenuri RE-IR

Descalificarea asocierii CRRC – Astra s-a făcut legal, nimic de obiectat. Pe baza însă a unei legi cât se poate de proaste și abuzive. Oferta CRRC – Astra a fost depusă în data de 20 aprilie 2021, dată care apare în declarația de participare. Posibilitatea excluderii firmelor din state terțe a fost prevăzută anterior în OUG 25 din 31 martie 2021. **La momentul depunerii ofertei deci exista actul normativ care prevedea excluderea companiilor venite din așa-zise țări terțe (țări nemembre UE, țări care nu au acorduri de achiziții publice cu România sau cu UE, țări care nu sunt în curs de aderare la UE). Care erau țările a fost precizat însă de-abia la data de 30 aprilie într-o decizie a Autorității de Achiziții Publice (ordinul 594 al ANAP).**

Firească ar fi fost ca intrarea în vigoare a prevederilor să aibă loc nu la data publicării în Monitorul Oficial, ci la data apariției listei țărilor de origine a companiilor ce trebuie excluse. În ziua limită pentru depunerea ofertelor, chinezii au fost nevoiți să ia o decizie dificilă. Să renunțe la depunerea unei oferte realizate probabil 99% pe considerentul că un act normativ ulterior (lista ANAP) va menționa numele țării lor sau să depună oferta, cu toată munca aferentă realizării ofertei, cu riscul excluderii, ceea ce s-a și întâmplat.

Situația este cu atât mai delicată cu cât termenul de depunere a ofertelor a fost amânat în nu mai puțin de 11 rânduri, din care șase după începerea anului, ceea ce poate sugera că amânările au fost menite să dea Guvernului un respiro privind elaborarea actului normativ de excludere a companiilor chineze și din țări terțe.

Cătălin Drulă își schimbă părul, nu și năravurile

Cătălin Drulă se substituie a doua oară unei comisii de licitație. Informația privind excluderea CRRC – Astra de la licitația RE-IR a fost furnizată vineri de ministrul Transporturilor, fapt anormal, căci singura entitate care gestionează licitația este autoritatea contractantă, anume Autoritatea pentru Reformă Feroviară. Nu este însă prima dată când ministrul Drulă intervine în absența oricărui drept al său într-o licitație publică.

În urmă cu cinci ani, Cătălin Drulă, atunci consilier al premierului Dacian Cioloș a anunțat semnarea procedurii de licitație pentru pasajul Domnești din Ilfov în ziua următoare, pentru ca a doua zi comisia de licitație să dea contractul firmei Straco, deținută de frații Horpos.

Caragiale la Transporturi: Independență în subordine

Natura relațiilor dintre ARF și ministrul lui Cătălin Drulă este una caragiească. Actul normativ pentru înființarea ARF menționa „necesitatea unei structuri independente care să facă reformă căii ferate”. „Implementarea celor patru direcții de reformă feroviară trebuie realizată de o structură independentă care va funcționa în subordinea Ministerului Transporturilor și a cărei finanțare este realizată din bugetul fondurilor structurale în cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare, pentru cheltuielile de funcționare și de investiții care sunt necesare pentru a asigura realizarea obiectului său de activitate”.

Situația neclară duce la abuzuri, cum ar fi amenințarea voalată a ministrului Transporturilor de zilele trecute cu destituirea la adresa lui Gigi Gavrilă dacă licitația nu va fi încheiată cu singurul ofertant rămas după excluderea asocierii CRRC – Astra Vagoane. „Ultima șansă pe care am dat-o echipei de la ARF”, scrâșnea printre dinți ministrul.

”Această instituție pare să fie încă una din formele fără fond ale statului român, așa că luăm în considerare foarte serios să o desființăm. Până la urmă, este o simplificare a aparatului de stat care e parte din politica acestui Guvern și să aducem înapoi în minister acele atribuții pe care le are această instituție”, spunea în martie Cătălin Drulă.

Sursa: Club Feroviar