

Locomotive noi cu bani din PNRR: Autoritatea pentru Reformă Feroviară așteaptă depunerea ofertelor până pe 27 martie. Șanse mici pentru semnarea contractului în iunie, borna din PNRR

20 MARTIE 2023



Autoritatea pentru Reformă Feroviară (ARF) prelungește cu 10 zile, până la 27 martie 2023, termenul-limită pentru depunerea ofertelor la contractul de un miliard de lei, finanțare din PNRR pentru achiziția a 16 locomotive electrice noi.

[Licitatia](#) pentru 16 locomotive electrice noi a fost publicată în SEAP pe 10 octombrie cu o valoare cuprinsă între 700 de milioane și un miliard de lei, incluzând serviciile de întreținere pentru 40 de ani. Inițial termenul pentru depunerea ofertelor era 21 noiembrie 2022, dar procedura a fost suspendată și prelungită după o [contestatie](#) Alstom admisă la CNSC. **Contractele pentru achiziția de material rulant prin PNRR trebuie semnate până în iunie 2023, borna din PNRR.**

Locomotivele electrice trebuie să atingă o viteză de maximum 200 km/h și să tracteze 16 vagoane. În prezent, viteza maximă permisă pe liniile reabilitate precum București – Constanța și parțial Sighișoara – Curtici este de 160 km/h, iar trenurile de călători nu pot avea în compunere mai mult de 15 vagoane din cauza gabaritului stațiilor.

„Autoritatea pentru Reformă Feroviară – A.R.F. intenționează să realizeze, prin Programul Național de Redresare și Reziliență (PNRR), achiziția de 16 locomotive electrice și servicii de mentenanță și reparații pentru locomotivele electrice. Locomotivele electrice vor fi utilizat pe rutele aflate sub contractele de servicii publice (CSP) atribuite în mod competitiv operatorilor de transport feroviar de călători în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr.1370/2007 și cu prevederile legislației din România. Achiziția va consta în: A) PRODUSE: 1) 16 locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS, capabile să circule cu o viteză maximă situată în intervalul 160 km/h-200 km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători, conform cerințelor minime specificate în Caietul de Sarcini (CS); 2) Alte dotări și accesorii, conform cerințelor specificate în CS. B) SERVICII: 1) Mentenanță și reparații pentru o perioadă de 20 ani. Serviciile sunt necesare funcționarea respectivelor locomotive electrice , conform cerințelor specificate în CS; 2) Instruirea personalului în ceea ce privește exploatarea, operarea locomotivelor electrice și aplicațiilor software; 3) Transportul, asigurarea, punerea în funcțiune, asistența tehnică în perioada de garanție”, arată licitația.

În prezent, în marile orașe, există o creștere semnificativă a mobilității sociale; mai ales la orele de vârf se constată o aglomerare excesivă, datorită traficului auto (în principal, microbuze și autoturisme), care poate fi satisfăcută doar prin creșterea capacității de transport feroviar, respectiv a capacității materialului rulant și a calității acestuia, arată Ministerul Transporturilor în Nota de Fundamentare.

„Scopul obiectivului de investiții “Achiziția de 16 locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS, capabile să circule cu o viteză maximă situată în intervalul 160 km/h-200km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători”, este de a înnoi flota de material rulant, deoarece există riscul ca, până în 2023, să nu mai existe nicio garnitură de tren disponibilă aptă pentru îndeplinirea obligațiilor minime de serviciu public. Materialul rulant existent în România nu are nivelul de calitate cerut de publicul călător, iar tehnologiile de fabricație ce au fost utilizate sunt depășite, nefiind posibil a se asigura îndeplinirea standardelor de calitate prevăzute în contractele de servicii publice. În esență situația se prezintă astfel:

- flota curentă de material rulant deținută de operatori de servicii privați și de stat din România, a depășit deja sau este pe cale să își încheie ciclul de viață. Din acest motiv, există riscul ca, până în 2023, să nu mai existe nicio garnitură de tren disponibilă, aptă pentru îndeplinirea obligațiilor minime de serviciu public;

- Cea mai mare parte a materialului rulant existent în România nu are nivelul de calitate impus de obligațiile de serviciu public. Tehnologiile folosite sunt depășite. Prin urmare, materialul rulant nu îndeplinește standardele de calitate necesare pentru punerea în aplicare a contractelor de servicii publice, ceea ce necesită, așadar, înlocuirea acestuia.

– Materialul rulant existent în România nu are nivelul de calitate cerut de publicul călător, iar tehnologiile de fabricație ce au fost utilizate sunt depășite, nefiind posibil a se asigura îndeplinirea standardelor de calitate prevăzute în contractele de servicii publice. Introducerea locomotivelor electrice noi destinate tractării vagoanelor de călători pe rețeaua feroviară din România, vizează creșterea eficienței modului de exploatare a serviciilor de transport feroviar de călători, reducerea poluării și creșterea confortului pe o serie de rute de pe rețeaua feroviară publică electrificată”, arată MT.

Vechimea medie a locomotivelor operatorului feroviar național este de 44 de ani

Compania CFR Călători are aproximativ 1.000 de locomotive, din care jumătate sunt în „parcul rece” și pot fi reintroduse în circulație doar după [reparații sau modernizări](#).

[Automotoare produse la uzina Malaxa](#) în urmă cu aproape un secol circulă pe linia de tren Arad – Curtici, magistrală pe care CFR Infrastructură a modernizat-o cu sute de milioane de euro, potrivit Asociației Pro Infrastructură.

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