

RailWorks, amenințată de Grindeanu cu rezilierea contractului pe Brașov-Sighișoara

21 Aprilie 2023



Asocierea RailWorks a fost amenințată vineri de ministrul Transporturilor, Sorin Grindeanu, cu rezilierea contractului pe Brașov-Sighișoara. De fapt, este vorba de cele două contracte de modernizare a căii ferate, aferente loturilor Brașov-Apața și Cața-Sighișoara, respectiv Apața-Cața.

Într-una dintre puținele sale conferințe de presă ținute la București (căci pe cele mai multe le face la Timișoara), ministrul Transporturilor a ținut să se laude cu absorbția de 100% pe care a realizat-o ministerul la fondurile alocate României prin Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020.

Ministrul amenință cu rezilierea contractului pe Brașov-Sighișoara, dar nu spune când

Cu acest prilej, el a fost întrebat de jurnaliști ce se întâmplă cu lucrările de modernizare a căii ferate pe Brașov-Sighișoara, în condițiile în care constructorul se plânge că prețurile nu au mai fost actualizate, ca în cazul altor contracte de infrastructură.

„Acest tronson e pe CEF (Connecting Europe Facility – n.red.) și acolo este o procedură aparte față de POIM și de PNRR față de actualizarea prețurilor. Se lucrează la a găsi o soluție pentru actualizarea prețurilor. Dar asta nu înseamnă altceva, că domnii care lucrează și pe rutier (compania welenă Aktor – n.red.) ar trebui să nu se mai facă, scuzați-mi cacofonia, că lucrează. Și că n-ar trebui ca acele TBM-uri (Tunnel Boring Machine, utilaje pentru străpungerea tunelurilor – n.red.) cu care ne amenință de vreo doi-trei ani că le aduc, cred că de pe vremea lui Bode (Lucian Bode – n.red.) ne amenință, sau mai exact de pe vremea lui Cuc (Răzvan Cuc – n.red.) în mandatul 2, se laudă că vin cu acele scule. Problema este că răbdarea s-a cam terminat, așa cum v-am anunțat și în urmă cu două săptămâni pe rutier pe A0 Sud (autostrada de centură a Capitalei – n.red.), când spuneam care sunt țintele pe care trebuie să le atingă domnii aceștia. Nu le ating, aia e, reziliem”, a răspuns vicepremierul.

Ulterior, în cadrul conferinței de presă, solicitat de reporterul Club Feroviar să dea detalii, Sorin Grindeanu a spus că în urmă cu patru-cinci luni în România a venit o misiune din partea CEF, care a evaluat și proiectul de pe Brașov-Sighișoara. „Cei de la Comisie au hotărât să le mai acorde celor de la Aktor o anumită perioadă în care să-și revină. E tic-tac, e aceeași situație ca la A0 Sud. Dacă nu vor înțelege, în România există companii serioase, atât pe rutier, cât și pe feroviar, care nu fac spectacol de genul dacă vin cu 100 de muncitori, vin și cu 100 de avocați”, a spus ministrul Transporturilor. El a evitat însă să precizeze care este termenul până la care RailWorks trebuie ”să-și revină” și nici nu a spus ce se va face pentru actualizarea prețurilor din contract.

Contractele nu au mai fost actualizate din punctul de vedere al prețurilor la materialele de construcții

Tronsoanele Brașov-Apața și Cața-Sighișoara, respectiv Apața-Cața sunt modernizate de Asocieria RailWorks, formată din Alstom, Arcada, Aktor, Euroconstruct Trading 98.

CNCF CFR SA și asocieria Railworks (Alstom, Arcada, Aktor, Euroconstruct Trading 98) au semnat pe 5 martie 2020 contractul de execuție pentru lucrările de modernizare a loturilor 1 și 3 din tronsonul de cale ferată Brașov – Sighișoara, respectiv Brașov – Apața

și Cața – Sighișoara, cu o lungime de 86 de kilometri. Semnarea contractului a avut loc după soluționarea în justiție a contestațiilor, care a durat aproape patru ani (timp în care lucrarea ar fi putut fi deja finalizată). Valoarea lucrărilor este de 2,9 miliarde lei, **după cum a scris la vremea respectivă Club Feroviar**.

Conform celor mai recente date oficiale (prezentate de noi **AICI**), stadiul fizic al lucrărilor era în luna ianuarie de 19,37%. Apoi, conducerea CFR SA a trecut la secret toate datele privind stadiile fizice de execuție a lucrărilor de modernizare din țară, **așa cum am dezvăluit recent**.

Pe lotul 2, Apața-Cața, Asociera Railworks a fost desemnată câștigătoare a licitației în luna decembrie 2019. Oferta câștigătoare a avut un preț de 2,72 miliarde lei, inferior celui propus de FCC – Astaldi, respectiv 2,84 miliarde lei și celui al turcilor de la Alsim Alarko, 2,85 miliarde lei. Contractul a fost semnat în 2020, după soluționarea contestațiilor.

Problema este că valoarea contractului a rămas aceeași cu cea din 2017, când prețurile materialelor de construcții erau mult mai mici decât cele din prezent – nu avusese loc nici criza Covid, iar în Ucraina era liniște și pace.

Sorin Grindeanu nu a fost informat de subordonați. Primul TBM e deja pe șantier





Ministrul Transporturilor a fost însă prost informat de către subordonații săi (așa cum se poate observa din fotografia de mai sus. Primul TBM a sosit deja în România și se montează pe șantier, iar al doilea va ajunge în țară în luna mai, fiind pregătite 70 de camioane de transport.

Următoarele două TBM sunt finalizate în fabrică, au fost făcute testele tehnice și vor pleca spre țara noastră unul în iunie și celălalt la sfârșitul lunii iulie. Compania Aktor a plătit pentru aceste utilaje peste 70 de milioane de euro.

Ministerul Transporturilor va primi alocări suplimentare pe POIM

Cum spuneam la început, conferința de presă a fost organizată pentru ca ministrul să se laude cu absorbția de 100% realizată la fondurile din POIM, în valoare de 4,5 miliarde de euro, dintre care 1,6 miliarde de euro pe feroviar.

„Săptămâna viitoare vă invit la o conferință de presă, pentru că, undeva la jumătatea săptămânii, Ministerul Transporturilor în premieră a terminat toate sumele alocate prin POIM – Programul Operațional Infrastructură Mare, ceea ce e o premieră după intrarea noastră în Uniunea Europeană. Am primit aprobarea pentru suplimentare cu 350 de milioane deocamdată, dar în mod sigur se va mări această sumă, dar e un lucru bun (...). E pentru prima oară când Ministerul Transporturilor cheltuie toți banii europeni prevăzuți într-un exercițiu bugetar. Ba, chiar din contră, a cerut suplimentare și am primit deocamdată 350 de milioane de euro pe care și pe aceștia o să îi terminăm destul de repede”, a spus Grindeanu. Banii pe feroviar din POIM au fost direcționați către tronsonul feroviar Radna-Gurasada-Simeria.

Întrebat ce îi transmite succesorului său după rotativă, Grindeanu a răspuns: „Eu cred că s-au trasat niște linii mari, și anume s-a aprobat undeva la finalul anului 2021 acel plan investițional pe următorii 10 ani. Asta nu ține de Grindeanu sau de cine vine după Grindeanu sau de culoarea politică a unui anumit guvern. E o linie sau... e acest plan care îți dă dezvoltarea pe acest domeniu în următorii 10 ani”.

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