

Litigiu la orizont | Penalitatile pentru nelivrarea noilor trenuri au ajuns la aproape 50 mil. €, fara TVA. Întârzieri si pe actualul grafic de livrare

Totalul penalitatilor de întârziere pe care Asocierea Alstom Ferroviaria S.p.A. si Alstom Transport trebuie sa le plateasca Autoritatii pentru Reforma Feroviara (ARF) pentru nerespectarea graficului de livrare a celor 37 de trenuri noi Coradia Stream se ridicau, la finele lunii februarie 2025, la 248,837 milioane de lei (49,767 milioane de euro), fara TVA, potrivit datelor ARF remise la solicitarea AGERPRES.

Din cele 37 de trenuri, doar doua au ajuns pâna acum în România si doar unul se afla în circulatie, desi contractul prevedea ca termen limita pentru livrarea tuturor ramelor finalul anului 2024.

Dupa un nou grafic de livrare, a treia rama RE-IR era programata sa fie livrata ARF în luna martie 2025, însa nu a venit, iar ultimele trei RE-IR, din cele 37, urmeaza sa fie livrate în luna ianuarie 2026, spun reprezentantii Autoritatii.

Si cea de-a doua rama - RE-IR TS03 - a sosit în România cu întârziere. Aceasta trebuia sa fie livrata în luna decembrie 2024, dar a fost receptionata la Depoul Alstom din incinta Atelierelor CFR Grivita în data de 7 februarie 2025.

"Penalitatile de întârziere, înregistrate de Asocierea Alstom Ferroviaria S.p.A. si Alstom Transport SA, au fost calculate si comunicate furnizorului, de catre consultantul Asocierea Egis România SA - Egis Rail si se prezinta, astfel: 157.415.172,07 lei, fara TVA, calculate pâna la data de 30.09.2025; 91.421.888,39 lei, fara TVA, calculate pâna la data de 28.02.2025. În conditiile anterior mentionate, cuantumul total al penalitatilor de întârziere înregistrate de Asocierea Alstom Ferroviaria S.p.A. si Alstom Transport SA, pâna la data de 28.02.2025, sunt în cuantum total de 248.837.060,46 lei, fara TVA", se arata în raspunsul ARF.

Conform unui document al ARF referitor la stadiul de implementare a proiectului "Achizitie material rulant nou - 37 unitati electrice multiple interregionale (RE-IR) - proiect fazat - Etapa II", postat pe site, la data de 22.09.2024 a fost încheiat Actul aditional nr. 3, care prevede: "modificarea elementelor legate de durata contractului; unele clauze contractuale care sa permita punerea, temporara, în functiune cu calatori a RE-IR TS03, ce va fi livrata de Alstom si face obiectul CSP aprobat prin HG nr.1328/28.12.2023, în vederea circulatiei temporare cu calatori pe calea ferata din România".

La începutul lunii februarie, într-o conferinta de presa, directorul general al CFR Calatori, Traian Preoteasa, a afirmat ca operatorul de stat a pierdut în 2024, prin neîncasare, aproape 30 de milioane de lei, pentru ca nu a intrat în posesia a 12 rame contractate de statul român cu Alstom si a anuntat ca va da în judecata Autoritatea pentru Reforma Feroviara, care a încheiat cu producatorul francez un act aditional ce a modificat graficul initial de livrare a ramelor, anulând, practic, penalitatile ce ar fi trebuit aplicate pentru nelivrarea la timp a acestora.

Însa, ARF dezmente si spune ca penalitatile ramân valabile si se vor calcula pâna la livrarea tuturor ramelor electrice.

"Actul aditional nr. 3/30.09.2024 a fost semnat, conform procedurilor interne ale ARF, de reprezentantii legali ai ARF si ai Asocierii Alstom Ferroviaria S.p.A. si Alstom Transport SA. Termenul de finalizare a contractului nr. RUIC 257/25.03.2022 a fost prelungit, prin art. 3 al Actului aditional nr.1/16.09.2022, pâna la data de 30.09.2024. Graficul de livrare este asumat de reprezentantul legal al Asocierii Alstom Ferroviaria S.p.A. si Alstom Transport S.A. ARF a încheiat, cu Asocierea Egis România SA - Egis Rail, contractul nr. RUIC 33/03.09.2023, care are ca

obiect supervizarea contractului nr. RUIC 257/25.03.2022. Consultantul Egis urmeaza sa puna la dispozitia ARF 'Raportul de acceptare sau de respingere a întârzierilor livrării celor 37 de RE-IR, care nu sunt din vina exclusiva a furnizorului Alstom, înregistrate până la data de 30.09.2024'. Penalitățile pentru întârzierea livrării celor 37 RE-IR de către Alstom rămân valabile și se vor calcula până la livrarea tuturor RE-IR, conform contractului sus-mentionat. Penalitățile înregistrate de Alstom, până la data de 30.09.2024, sunt în cuantum de 190.714.535,39 lei, conform Notificării nr. 6912/17.10.2024. Prin adresele noastre nr. 704/03.02.2025, nr. 976/14.02.2025 și nr. 1147/21.02.2025, am solicitat consultantului Egis să ne transmită spre avizare draftul dispoziției către Alstom privind plata penalităților de întârziere înregistrate de Alstom ca urmare a nelivrării RE-IR TS03 în luna decembrie 2024 (a doua ramă sosită în România, ce a fost recepționată la Depoul Alstom din incinta Atelierelelor CFR Grivita în data 07.02.2025), care se vor adăuga la penalitățile de întârziere calculate deja până la data de 30.09.2024", se arată în răspunsul trimis AGERPRES.

La întrebarea cine a semnat, din partea ARF, Actul adițional nr. 3, răspunsul a fost: "conform procedurilor interne ale ARF, de către reprezentanții ARF, după cum urmează: responsabili contract, șef serviciu JRU, șef serviciu FCBF, CFPP, șef serviciu AÎMMR, director general și președinte ARF prin înlocuitorul de drept, conform prevederilor art. 6 alin. (1) din HG nr. 98/2017. Precizăm faptul că directorul economic și de finanțări nu a semnat acest document, postul fiind vacant din data de 01.05.2024".

În ceea ce privește livrarea celor 35 de rame ramase, graficul prevede o cadență de 3-4 trenuri pe luna, începând cu luna mai 2025 și "până la ultima luna de livrare, respectiv luna ianuarie 2026, cu excepția lunilor martie, aprilie și august 2025 în care sunt prevăzute a fi livrate cinci RE-IR, cu o cadență de livrare de 1-2-2 RE-IR". Însă, graficul nu a fost respectat, în condițiile în care cele trei rame programate în martie și aprilie nu au sosit.

Pe partea cealaltă, conform contractului încheiat între CFR Calatori și ARF, prin care a fost obținut primul lot de trenuri electrice Alstom Coradia din proiectul RE-IR1, urmare a licitației câștigate la Bursa Română de Marfuri, operatorului național ar fi trebuit să îi fie puse la dispoziție 12 trenuri electrice până în prezent, dar deocamdată a primit doar una singură - TS02.

"Prima ramă electrică ar fi trebuit să fie livrată către CFR Calatori în decembrie 2023 și restul de până la 12 până la finalul lunii februarie 2024. Astfel, ramele electrice ar fi trebuit să circule deja pe rutele București Nord - Constanța și retur, București Nord - Craiova și retur, București Nord - Arad (via Craiova), București Nord - Timisoara Nord (via Brașov) și București Nord - Petrosani - Deva. În fapt, prima ramă electrică a fost livrată către CFR Calatori în noiembrie 2024. Conform ultimelor informări, toate ramele ar trebui să fie livrate până la finalul lunii iunie 2025 însă, în continuare, se înregistrează întârzieri și la actualul grafic de livrare (a doua ramă ar fi trebuit să vină în decembrie 2024, iar a treia în martie 2025). În prezent, CFR Calatori operează o singură ramă electrică", au transmis reprezentanții companiei, la solicitarea AGERPRES.

Aceștia au precizat că, până în prezent, operatorul național de transport feroviar de calatori nu a semnat cu ARF un proces verbal de predare-primire a singurei rame electrice Coradia Stream operate "din motive independente de voința CFR Calatori".

Întrebați dacă CFR Calatori ia în calcul măsuri în vederea recuperării prejudiciilor cauzate de întârzierile în livrarea de către ARF a trenurilor electrice din lotul de 12 trenuri Alstom Coradia Stream, reprezentanții companiei au răspuns: "CFR Calatori analizează în prezent care a fost impactul asupra serviciului public de transport feroviar de calatori privind nelivrarea la timp a ramele electrice și urmează să adopte decizii în consecința la finalul analizei".

"Precizăm că CFR Calatori nu a primit compensația stabilită prin contract pentru lunile ianuarie, februarie și martie 2025, compensație care respectă cadrul legal al funcționării serviciilor publice și care ar fi trebuit să asigure diferența dintre costurile de operare și venituri. Precizăm, de asemenea, că operarea ramei electrice

Coradia Stream presupune alocare de resurse umane proprii si are ca urmare facturi pentru consumul de energie, taxa de acces pe infrastructura feroviara etc. Aceste aspecte obliga CFR Calatori la cheltuieli care, nefiind acoperite în aceeași masura de veniturile din vânzarea biletelor, este necesar sa fie compensate conform prevederilor contractuale", au adaugat oficialii companiei.

Valoarea totala a contractului pentru achizitia celor 37 de trenuri Coradia Stream si a serviciilor de mentenanta aferente acestora pentru o perioada de 15 ani se ridica la un total de aproape 2,422 miliarde lei, fara TVA, cu termen initial de livrare a primei rame la finalul anului 2023 si furnizarea pachetului complet de 37 de rame până la finalul anului 2024. Finantarea proiectului este asigurata din fonduri europene nerambursabile si din bugetul de stat.

Viteza maxima de rulare a ramelor electrice este 160 km/h, acestea fiind compuse din sase vagoane (doua vagoane de capat cu cabine de conducere si patru vagoane intermediare) si asigura 351 locuri pe scaune. Unitatile dispun de un sistem de semnalizare si siguranta ERTMS nivel 1 si 2, sistem national PZB90 si sunt prevazute cu sisteme de climatizare, conexiune wi-fi, spatii pentru bar/bistro si pentru calatori cu dizabilitati, precum si o zona destinata distribuirii automate de bilete si aparate de compostat.

Ramele electrice RE-IR urmeaza sa conecteze Capitala cu principalele centre urbane ale tarii, dar vor facilita si conexiunile inter-regionale, contribuind la asigurarea mobilitatii, scaderea timpilor de calatorie si îmbunatatirea nivelului general al serviciilor publice prestate pentru transportul public pe calea ferata.

Rutele ce vor fi deservite de ramele electrice de lung parcurs sunt: Bucuresti Nord - Constanta, Bucuresti Nord - Brasov - Arad - Timisoara, Bucuresti Nord - Brasov - Cluj, Bucuresti Nord - Brasov - Deda - Cluj, Bucuresti Nord - Brasov, Bucuresti Nord - Iasi, Bucuresti Nord - Suceava, Bucuresti Nord - Galati, Bucuresti-Nord - Craiova - Târgu Jiu- Petrosani - Simeria, Bucuresti-Nord - Craiova - Timisoara-Arad, Cluj - Timisoara, Cluj - Suceava - Iasi.