

Chiper (CFR): Daca nu semnam contractul pentru tronsonul Brasov-Sighisoara, pierdem finantarea de 800 de milioane de euro

CFR SA, ca autoritate contractanta, are dreptul sa semneze contractul pentru modernizarea tronsonului Brasov-Sighisoara, loturile 1 (Brasov - Apata) si 3 (Cata - Sighisoara), în caz contrar pierzându-se o finantare de aproape 800 de milioane de euro, a declarat, pentru AGERPRES, directorul general interimar al CFR SA, Marius Chiper.

Potrivit acestuia, banii urmeaza sa se piarda daca nu se semneaza contractul pâna la finele lunii octombrie.

"Riscam sa pierdem o finantare si e pacat de toata munca depusa ca sa reabilitam aceasta infrastructura, care este într-o stare destul de degradata. Asteptam de trei ani sa începem modernizarea acestui sector, unde avem restrictii multe de viteza, limitari, întârzieri... Tronsonul Brasov-Sighisoara este un tronson important care leaga doua centre turistice. Viteza medie este undeva la 40-50 km/ora, dar sunt zone unde, stiind ca acest proiect este în faza de licitatie si vom începe lucrari noi, nu putem sa concentram foarte multe resurse pentru a înlocui elemente de infrastructura pe acea zona, solutia fiind modernizarea. Daca modernizam, vom ajunge la viteze de 160 km/ora. Este un proiect la standarde internationale, cu 160 (km/h - n. r.), cu peroane, cu cladiri, cu tot ce trebuie, cu sisteme de siguranta moderne, deci nu se pune problema sa nu fie o lucrare moderna, asa cum sunt si celelalte tronsoane adiacente acestuia", a mentionat Chiper.

El a explicat ca CFR SA este beneficiarul unui contract de împrumut din fonduri europene finantat de Comisia Europeana prin programul CEF - Connecting European Facilities, banii urmând sa se piarda daca nu se semneaza contractul pâna la finele lunii octombrie.

"Proiectul Brasov-Sighisoara, loturile 1 (Brasov - Apata) si 3 (Cata - Sighisoara), este un subiect foarte vehiculat în presa acestor zile. Cred ca lucrurile s-au inflammat mai mult decât este cazul. Lucrurile nu stau chiar asa cum au fost prezentate, a fost o prezentare putin deformata a realitatii. Procesul de licitatie al sectiunii Brasov-Sighisoara este o poveste veche pe care o cunoaste toata lumea din zona feroviara. Sunt niste licitatii lansate în primavara lui 2016 si suntem dupa trei ani si jumătate de evaluari, contestatii, re-contestatii, reevaluari si asa mai departe si noi nu reusim sa dam drumul la acest proiect. Este un proiect foarte important. Pe lângă procedura de licitatie - probabil ca nu se stie - CFR SA este beneficiarul unui contract de împrumut din fonduri europene finantat de Comisia Europeana prin programul CEF - Connecting European Facilities. Pentru acest proiect avem aproximativ 800 de milioane de euro alocati pe care noi îi tinem în conturi si nu îi folosim. Acest proiect a fost promovat la finantare în baza unui grafic de executie si a unui grafic de consumare a acestor bani. În mod normal, trebuie sa vorbim si de aceasta problema a finantarii pentru noi, ca stat român. CFR SA a fost beneficiarul acestui împrumut, toate celelalte entitati au fost girantii nostri pentru realizarea acestui împrumut - respectiv Ministerul Transporturilor, Ministerul Fondurilor Europene, Ministerul Finantelor Publice etc. Deci, este foarte important sa mentinem aceasta finantare pe proiecte. Este o suma importanta pe care bugetul de stat nu si-o permite pentru domeniul feroviar", a explicat Chiper.

Potrivit acestuia, programul CEF se termina în 2020, iar pâna la sfârșitul lunii octombrie autoritatile implicate trebuie sa se hotarasca daca vor ca acest proiect sa fie finantat sau nu din aceste fonduri.

"Noi am facut grantul de finantare, am luat banii, am întârziat din cauza procedurii de licitatie pe care, din pacate, nu o putem controla. Am dat raportul, raportul procedurii s-a dus în contestatie, s-a dus la Curtea de Apel si asa mai departe. Acum suntem în faza în care trebuie sa alegem între mai multe rele. Principalul rau este ca programul CEF se termina în 2020 si în acest an, pâna la sfârșitul lunii octombrie, trebuie sa ne hotărâm daca acest proiect mai poate sau nu sa fie finantat în cadrul programului. Comisia Europeana a purtat discutii cu reprezentantii

statului român, inclusiv cu compania de cale ferata, prin care a cerut sa facem un calendar si sa spunem cum avem de gând sa sustinem din nou la finantare acest proiect, în conditiile în care ei se gândesc la o prelungire cu doi ani a programului, deci pâna în 2022. Noi am facut grafice, am facut calendare, am facut tot felul de calcule cu colegii nostri si, cu asistenta tehnica asigurata de ei, am ajuns la concluzia ca putem salva acest proiect, în sensul ca am identificat obiectivele care pot fi finantate si terminate pâna în anul 2022 si am ajunge la o pondere de aproximativ 72% din acest proiect pe care îl putem termina si îl putem finanta, ceea ce în conditiile actuale este mult mai mult decât nimic. Alternativa ar fi fost sa nu finantam nimic, adica zero, si tot proiectul de 800 de milioane de euro sa fie finantat de la bugetul de stat, ceea ce este greu de acceptat si greu de suportat", a subliniat el.

Marius Chiper a sustinut ca din punct de vedere legal, respectiv al legislatiei achizitiilor publice, CFR SA poate semna contractul.

"În aceste scenarii pe care noi le-am promovat si pe care toata lumea din zona noastra le stie - deci nu e ceva secret sau ascuns, dar nu se prezinta pentru ca sunt lucruri care cumva nu convin sau nu ajuta în acest moment - noi ne-am angajat ca pâna la mijlocul lunii octombrie, pe baza datelor pe care le aveam din procedura de licitatie, sa semnam contractul. Aceasta este o conditie obligatorie ca INEA, organismul desemnat al Comisiei Europene care se ocupa de acest program, sa ne finanteze în continuare. Deci, ne-am angajat cu totii ca trebuie sa semnam contractul. Contractul nu se discuta de saptamâna trecuta. El a fost în pregatire de peste o luna, pentru ca s-a bazat pe un scenariu, pe o programare, l-am pregatit. Nu exista necunoscute. Toata lumea stie de el, nu e ceva care s-a scos într-o noapte de sub masa si hai sa-l semnam. Din punct de vedere legal, respectiv al legislatiei achizitiilor publice, noi putem semna contractul. Deci, suntem în faza în care avem un raport la procedurii, avem o decizie finala de Curte de Apel - deci dupa prima faza de contestatie care este finala si executorie, decizia finala si executorie de Curte de Apel trebuie aplicata. În urma aplicarii acestei decizii, din cei doi ofertanti au ramas ambii în procedura, diferenta fiind facuta doar de oferta financiara. Aplicând criteriile de licitatie, ramâne câstigător cel cu oferta financiara favorabila, mai mica. Am aplicat aceasta decizie, am mers mai departe, am emis raportul procedurii", a aratat seful CFR SA.

Însa, a continuat Chiper, si acest raport a fost contestat.

"Am asteptat sa se judece aceasta contestatie în prima instanta si aceasta prima instanta a respins contestatiile facute de ofertanti, pentru ca ei au început sa se conteste unul pe celalalt si instanta a respins ambele contestatii. În aceste conditii, suntem în faza în care, conform unui articol din Legea achizitiilor publice, autoritatea contractanta are dreptul sa semneze contractul. În opinia mea, are si dreptul si obligatia, pentru ca e legata de asigurarea finantarii, dar, iarasi, este un aspect care poate fi pus în discutie. Evident ca exista, sa zicem, temeri sau nu ... Nu sunt judecator, nu stiu ce se poate întâmpla în procesul de instanta. Mai mult, ne-am trezit ca unul dintre ofertanti, ajungând în pozitia asta aproximativ finala de închidere a procesului, a mai deschis o actiune separata cu acelasi subiect: sa blocheze procedura cerând suspendarea semnarii contractului. Bun, ne aparam si am mers în instanta si instanta a tot amânat, nu a vrut sa judece aceasta cauza pentru ca nu prea are sens. Sunt prea multe actiuni deschise pe aceeasi speta. Da, intram într-un joc poate putin neprincipial, dar, revenind la conditiile pe care le-am discutat la început, suntem îndreptatiti sa semnam acest contract, deoarece pierdem finantarea si nu stiu daca ne putem asuma ca statul român sa piarda o finantare de 800 de milioane de euro", a atras el atentia.

Întrebat daca se poate semna un astfel de contract dupa ce guvernul a fost demis prin motiune de cenzura, Marius Chiper a raspuns: "Nu are nicio legatura cu zona politica acest contract. Este un contract administrativ, este un contract de licitatie, câstigatorii au fost desemnati cu mult timp în urma, nu schimba cu nimic rezultatul din procedura, doar aplicam o decizie finala de instanta care s-a publicat în vara aceasta. Este doar o procedura administrativa, nu are legatura politica, nu are implicatii politice".

"Este un contract de achizitii, autoritatea contractanta este CFR SA, care are toata responsabilitatea pentru a decide oportunitatea, necesitatea si modul în care promoveaza acest contract. Ministerul Transporturilor, da, are o grija,

pentru ca nu e comod sa pierzi o finantare de 800 de milioane de euro. Deci, pe aceste considerente, spunem ca daca lucurile sunt prezentate asa cum stau din toate punctele de vedere vom vedea ca nu e nimic spectaculos în acest subiect", a adaugat oficialul CFR SA.

Și chiar daca mai exista o contestatie pe rol, autoritatea contractanta poate semna contractul, a subliniat Marius Chiper.

"Exista pe rol cea de-a doua contestatie care s-a judecat în prima instanta si mai exista un termen pentru apel, care își continua demersul. Dar tot legea spune ca, daca esti într-o situatie în care ai o hotărâre finala, motivata în prima instanta pe o procedura de contestatie, autoritatea contractanta poate semna. Și aici suntem", a precizat el.

Termenul de executie al acestor lucrari este de 60 de luni de la semnarea contractului.

"Este o zona delicata acolo, este zona de munte si din câte stiu eu termenul de executie este de 60 de luni de la semnarea contractului. Între tronsoanele 1 si 3 este tronsonul 2 care are doua tunele cu o lungime de aproximativ 13 kilometri. Deci, va fi o lucrare destul de complexa, dar, odata începuta, o vom realiza. Noi am dat drumul la procedura interna de finalizare a documentatiei. Depinde si de antreprenor care trebuie sa mai aduca documente, sa le verificam, procedurile normale care tin de pregatirea si de semnarea unui contract. În aceasta luna ar trebui semnat, daca vrem sa nu pierdem finantarea. Daca nu dorim sa luam banii de la Comisia Europeana si ne asumam ca acest contract va fi finantat din bugetul de stat putem sa mai asteptam cât vrem", a încheiat Marius Chiper.