

**PRIVIND
interpelarea domnului deputat PETRU SERBAN MIHAILESCU**

Ad.pct.1

În ceea ce privește evoluția numărului de călători transportați pe ultimii trei ani, situația reală este următoarea:

	1996	1999	1999/1996 %
TOTAL călători transportați,	168,7	114,0	67,6
din care : plătitori	157,1	110,5	70,3

Reducerea numărului de călători total transportați în anul 1999 față de anul 1996 este de 32,4% și respectiv de 29,7% pentru călătorii plătitori și nu de 65% cum se arată în interpelare.

Reducerea numărului de călători cu metroul s-a produs după anul 1989 și se datorează în principal:

- reducerii numărului populației active datorită restrângerii activității productive, mai cu seama pe marile platforme industriale ale capitalei (zonele de capăt ale rețelei de metrou);
- creșterii șomajului și implicit scăderea nivelului veniturilor populației;
- reducerii duratei săptămânii de lucru;
- creșterii gradului de motorizare al populației, etc.

Pentru anul 2000 (primele 8 luni) numărul de călători total transportați este același cu perioada corespunzătoare a anului 1999, rezultând o stabilizare a acestora.

Ad.pct.2

Pentru anul 2000 față de fundamentarea cheltuielilor necesare bunei desfășurări a activității de exploatare a metroului subvenția rezultată în suma de 610 mild.lei, a fost acoperită prin Legea bugetului de stat doar în procent de 41% (250 mild.lei).

Pentru o mai bună înțelegere menționăm că pentru anul 1999 metroului i-a fost acordată ca subvenție suma de 273 mild.lei netinându-se cont de procesul inflațional care a condus la creșterea cu peste 50% a prețurilor de achiziție a pieselor de schimb și subansamblelor utilizate în activitatea de întreținere și reparații, așa că în mod absolut normal, suma alocată pentru anul 2000 a fost utilizată integral în primele 8 luni (față de cât se menționează în interpelare).

Ca dovadă a temeiniciei fundamentării necesarului de subvenție pentru anul în curs, la ultima rectificare de buget, SC METROREX SA i-a mai fost alocată suma de 150 mild.lei, insuficientă pentru acoperirea integrală a cheltuielilor, față de un necesar de 255 mild.lei.

Menționăm, ca pe plan mondial metrourele sunt subvenționate anual în procente de până la 80%.

Ad.pct.3

Consumul de energie electrică s-a menținut constant începând din anul 1996 până în prezent. Creșterea cu 2% a cheltuielilor pentru anul 1999 se datorează majorării de către CONEL cu 3,6 mil.Kwh a consumului facturat, ca urmare a depistării unei erori de înregistrare în stația de metrou Crângași la unul din contorii montați de către acesta în anul 1987.

Ad.pct.4

Punerea în funcție a liniei de metrou Gara de Nord - 1 Mai s-a făcut în depline condiții de siguranța a circulației și ca urmare a deciziei unanime a membrilor Comisiei Guvernamentale de recepție, al cărei președinte a fost dl. Secretar de Stat în Ministerul Transporturilor, Adrian Gheorghe Marinescu.

La data de 1 Martie 2000, din punct de vedere al siguranței circulației, au fost îndeplinite toate condițiile absolut necesare: circuite de cale în funcție, semnalizarea în funcțiune, comandă și controlul centralizat a macazelor; dată fiind noutatea tehnica privind comunicația informației pe fibra optica în paralel s-a utilizat și procedeul de transmitere a informațiilor prin linie telefonica.

În prezent, sistemul integral funcționează la parametrii proiectați, iar ca urmare a performanțelor tehnice ridicate este în curs de definitivare

procedeul privind circulația în regim automat a trenurilor, cu un singur mecanic.

Ad.pct. 5

Ca urmare a Acordului de Asistență Financiară dintre Guvernul României și Guvernul Confederației Elvețiene la 26 nov. 1992, S.C.METROREX S.A. a încheiat două contracte după cum urmează:

- un contract cu firma SECHERON S.A. privind 12 seturi de echipamente electrice și electronice pentru modernizarea a 12 REM; Până în prezent s-a executat montajul a trei seturi de echipamente pe 3 REM, celelalte 9 seturi sunt în curs de execuție în cadrul unui contract încheiat cu S.C. ASTRA VAGOANE CALATORI S.A.- ARAD cu termen de finalizare 31. dec. 2000.

- un contract cu firma VEVEY TECHNOLOGIES S.A. semnat la data de 21.12.1995 având ca obiect acordarea de asistență tehnică consorțiului format din firmele românești S.C.CAROMET S.A. – Caransebeș, S.C. REC SRL- București și S.C.FEROVIAR PROIECT S.A.- Reșița în vederea realizării la S.C. CAROMET S.A. – Caransebeș a unui nou tip de boghiu bimotor pentru ramele de metrou prototip cu acționare în curent alternativ (2 trenuri prototip, 6 vagoane fiecare, formula M-R-M + M-R-M, unul cu echipament electric HOLLEC Olanda, celalalt cu echipament electric ELIN Austria).

Întrucât contractele de modernizare ale celor două trenuri prototip pe care urmau să se monteze boghiurile în cauză nu au mai fost continuate din motive tehnice și financiare, în anul 1996 proiectul s-a blocat în acest stadiu întrucât acționarea care trebuia să fie pusă la dispoziție de către firmele HOLLEC Olanda și ELIN Austria nu a mai fost realizată.

După anul 1996 în intenția de valorificare a proiectului de boghiu nou pentru modernizarea parcului existent de REM s-a hotărât continuarea proiectării acestuia, acțiune finalizată în anul 1997. Proiectul de boghiu elaborat de S.C. REC SRL București și S.C. Feroviar S.A. Reșița a fost verificat și validat de către firma VEVEY TECHNOLOGIES S.A. în anul 1998.

Constatând că utilizarea noului tip de boghiu proiectat nu este posibilă deoarece ar necesita modificări substanțiale ale caroseriei vagonului de metrou și reamplasări ale componentelor cu implicații tehnice și financiare greu de anticipat, nu s-a mai continuat acțiunea de realizare a prototipului.

S-a apreciat de către METROREX că inițierea unui asemenea proiect nu a ținut cont de întreaga problematică generată de modernizarea de

ansamblu a vagonului de metrou, întrucât în anul 1995 nu exista o strategie în acest sens.

Ca dovada este faptul că studiul de fezabilitate privind modernizarea vagonului de metrou elaborată în perioada 1998 -1999 indică o cu totul alta soluție în ceea ce privește boghiul.

Ad.pct.6

Cele 120 (și nu 200 cât se menționează în interpelare) de instalații de climatizare pentru cabinele de conducere REM, au fost achiziționate la mijlocul anului 1999 ca urmare a licitației internaționale organizate în acest sens.

Acțiunea de montaj este în curs de derulare, iar instalațiile montate până în prezent (50 buc.) funcționează în condiții normale și îndeplinesc condițiile UIC; conform programului stabilit întreaga furnitură va fi montată și pusă în exploatare până la sfârșitul anului 2000.

Menționăm că atât instalațiile montate cât și cele ce urmează a fi montate sunt în termenul de garanție contractual (24 luni de la montaj dar nu mai mult de 30 luni de la livrare).

Ad.pct.7

Așa cum ar trebui să se cunoască, tariful la călătoria cu metroul este controlat de stat.

Majorarea tarifului la călătoria cu metroul se efectuează în conformitate cu prevederile Ordonanței de Urgență nr. 7/1998, în funcție de evoluția indicelui preturilor de consum.

Cât privește ipoteticul indicator “salariați la milion de călători”, aceasta nu a existat și nu este evidențiat la nici o administrație de metrou.

Ad.pct.8

Conform termenelor de acord menționat, proiectul privind achiziția a 108 vagoane (și nu rame așa cum se menționează în interpelare) de metrou, urmează să fie finalizat la 30 iunie 2003 (vezi Monitorul Oficial nr. 409/26.08.1999).

Deși furnizorul de credit (BEI) nu a acceptat condiția de garantare prin implicarea industriei românești, câștigătorul licitației s-a obligat prin oferta făcută ca la realizarea proiectului să utilizeze cca. 30% componenta românească, iar montajul în serie a 17 trenuri din cele 18 să se realizeze într-o întreprindere românească (din informațiile pe care le deținem există deja stabilit un acord între ADTranz Suedia și Electroputere Craiova în

baza căruia montajul celor 17 trenuri se va realiza la aceasta din urmă, trenul prototip fiind montat integral la firma furnizoare).

În prezent se lucrează la elaborarea proiectului, urmând că trenul prototip sa fie omologat și pus în circulație în partea a II-a a anului 2001.

Menționăm că întreaga procedură de elaborare a caietului de sarcini, licitare și contractare a fost strict urmărită și avizată de către BEI.

Ap.pct.9

În clădirea la care se face referire, în prezent își desfășoară activitatea Serviciul Medical al Metrorex.

Cazarea temporară pe perioada corect menționată, a câtorva zeci de “copii ai străzi” nu a distrus clădirea, micile degradări ale unor componente ale instalațiilor sanitare și feroneriei fiind remediate în termenul de garanție al construcției.

Aprecierea în sensul că:

“această realizare de prestigiu a specialiștilor români, a ajuns în ultimi trei ani (sâc!) într-o stare deplorabilă, lipsa unor măsuri manageriale corecte și administrarea defectuasă a banilor fiind principalele cauze”, este nereală și tendențioasă, cauza constituind-o culegerea de informații de la “binevoitori”, fără să existe un contact direct cu factorii răspunzători din conducerea societății METROREX S.A.

Invităm pe aceasta cale pe dl. deputat Petru Șerban Mihăilescu în a se documenta la fața locului și a ne contacta direct pentru a putea conchide în cunoștință de cauză asupra aspectelor sesizate în interpelare.

SECRETAR DE STAT
Adrian Gheorghe Marinescu

