

# Tramvajový projekt v Cochabambě stojí, nad Stadlery v Chile visí otazník

14.05 2020 09:54, Redakce, Tramvaje

Rozsáhlý projekt nové tramvajové sítě v bolivijské Cochabambě zvaný “Mi Tren” (v překladu “Můj vlak”), který měl být z větší části uveden do provozu již od konce tohoto léta, je poslední měsíce paralyzován. Jak jsme již uváděli na počátku tohoto roku v obsáhlé reportáži, realizace projektu byla kvůli nezaplaceným fakturám zhotovitelskému konsorciu zpomalována už od počátku loňského podzimu. Po nestandardní změně vlád v zemi v listopadu 2019 se ta nová jala slibovat místním lidem důkladnou kontrolu a revizi projektu, který byl v některých lokalitách prováděn “fušersky” (zejména bylo, a to oprávněně, krizitováno špatné odvodnění stavby), nebo nebyl dostatečně promyšlen (trasování žluté linky). Nicméně týdny a měsíce postupně běžely a zlepšení na obzoru nebylo, přičemž s přílivem koronavirové paniky na jaře tohoto roku se situace prakticky zakonzervovala. V květnu 2020 je stav takový, že stavba téměř celá stojí a mezi novou vládou a vítězným konsorciem AAT se rozhořela výměna obvinění.

Zatímco si švýcarsko-španělské konsorcium Asociación Accidental Tunari (AAT), složené z podniků Joca a Molinari Rail, respektive jejich bolivijských poboček, stěžuje na to, že mu Bolívie dluží přes 600 milionů BOB (přes 2,2 mld. Kč), vláda jej obviňuje z toho, že některé částky nárokované jako dlužné nesedí, a navíc konsorcium neplatí místním subdodavatelům, kterým má dlužit už více než 335 milionů BOB (1,232 mld. Kč). Konsorcium naproti tomu tvrdí, že nemůže subdodavatelům platit, když mu vláda neplatí, a že stavba stojí také kvůli koronavirové situaci. Zde se tedy dostáváme do obvyklé debaty na téma “bylo dříve vejce nebo slepice?”. Bolivijské ministerstvo veřejných prací ovšem prohlásilo, že ve smlouvě podepsané dne 4. srpna 2017 mezi AAT a bolivijským státem nefiguruje žádná zmínka o tom, že by platba subdodavatelům, které si najala AAT na vlastní odpovědnost, byla podmíněna zálohováním nebo splacením účetních položek vyjednaných AAT, a že dluhy vůči konsorciu vygenerované ještě za minulé vlády jsou aktuálně před vyrovnáním, které by mělo v brzké době nastat. Dle ministerstva veřejných prací má ovšem konsorcium nyní nárok jen na 262 815 515 BOB a nikoli na více než 600 mil. BOB.

Konsorcium AAT Bolívii dále upozornilo na to, že schraňuje v přístavu Iquique 5 tramvají a v přístavech Iquique a Arica má mít ještě vstupní materiál na stavbu. Celkem se má jednat o statky v hodnotě 24,7 mil. USD, což je skoro 630 mil. Kč, přičemž momentálně má AAT dlužit chilským přístavům už více než 400 tisíc dolarů, přičemž dle AAT hrozí, že chilské celní orgány již brzy vyřeší tento dluh zabavením majetku a jeho rozprodáním v aukci. Kromě toho AAT uvedlo, že za účelem

importu všech schraňovaných statků do Bolívie bude nutné uhradit na daních a clech více než 4 mil. USD. Ministerstvo veřejných prací se ovšem k tvrzení konsorcia AAT, že by se mohly vozy a materiál stavby rozprodat v Chile, postavilo chladně a uvedlo: *"Pokud jde o situaci 'pěti vlaků, měníren* (ty mají být v Chile tři, pozn. autora)*, komponentů trolejového vedení a mnoha dalších materiálů' v přístavech Chilské republiky, podle podepsané smlouvy tyto vstupy ještě nejsou majetkem bolivijského státu, tedy jejich úschova a ochrana jsou v plné odpovědnosti AAT, dokud uvedené vstupy nejsou formálně převedeny na dodavatele."* Dle Bolívie má navíc i tak konsorcium prostředky na to, aby své celní či daňové závazky splnilo.

Je otázkou, jak se nakonec smluvní strany dohodnou, nicméně celá akce, jak jsme již psali, od počátku nepůsobila transparentně a dosavadní realizace projektu jenom dávala tušit, že byl ušit "horkou jehlou". Zajímavější by ale bylo zamyslet se nad tím, komu by vůbec celní orgány statky skladované v chilských přístavech mohly rozprodat, aby to bylo vůbec efektivní, jelikož se přece jen jedná o specifické zboží. V samotném Iquique je sice jedna tramvajová trať, ta má ale jen délku něco málo přes 1 km a navíc nikdy nebyla elektrifikována, protože byla na počátku tohoto století zřízena pro turistický účel, pro což stačilo postavit jeden vůz tažený koňmi a jeden dvoupodlažní vůz osazený autobateriemi. Trať už je ale více než rok mimo provoz a osud vozů je neznámý. Hlavní překážkou pro nasazení běloruských tramvají by však byl odlišný rozchod, a sice 1 000 mm, a k tomu ještě můžeme připočíst skutečnost, že o regulérní návrat tramvají do tohoto zhruba 200tisícového města nikdo neusiluje. V jiných částech Chile tramvajové dráhy neexistují a jedna se výhledově plánuje v hlavním městě (viz zde). V Argentině jezdí tramvaje pouze v Mendoze (ovšem pod napětím 600 V a nikoli 750 V) a v Buenos Aires na síti tzv. Premetra, která by si už zasloužila velkou obnovu, na kterou ovšem nejsou peníze (mimochodem, k Premetru přidělený Alstom Citadis, o kterém jsme reportovali loni, se už po letech pobytu pod širou oblouhou rozpadá, protože na jeho opravu také nejsou peníze a *de iure* patří státu a nikoli městu, které se mezi sebou na převodu nedohodly). V Buenos Aires se nedávno začalo přemítat o nové trati na jedno z tamních letišť (viz zde), této ideji se ale kvůli dlouhodobé hospodářské krizi země také nedá příliš věřit. Další vhodné destinace jsou pak od Iquique značně vzdálené a i tak je otázkou, zda by v nich nebo v námi výše vzpomínaných případech měl někdo o bolivijské "čižiky" a další materiál vůbec zájem. Zřejmě tedy AAT nezbude nic jiného, než se s Bolívií rychle dohodnout, což by pochopitelně pro obě strany, a zejména pak pro obyvatele Cochabamby a přilehlého okolí, bylo nejlepší řešení.

*Text a foto: Vít Hinčica*

Url: Tramvajový projekt v Cochabambě stojí, nad Stadlery v Chile visí otazník