

Gigi Gavrilă a găsit vinovatul. Instanțele, în culpă pentru licitațiile ratate de material rulant

23 octombrie 2020

Șeful Autorității pentru Reformă Feroviară a acordat un interviu Agenției naționale de presă, Agerpres, în care încearcă să justifice întârzierile la cele două licitații pentru achiziția de material rulant dar și să răspundă unor acuzații formulate public de către ministrul Transporturilor, privind vizita unor oficiali români în China. Gavrilă aruncă vina pe legislația permisivă din România pe obiceiul prost al instanțelor de a modifica caiete de sarcini trecând sub tăcere faptul că o calitate scăzută a documentațiilor de licitație este în bună măsură o cauză.



Redăm integral interviul, cu propriile observații între paranteze.

AGERPRES: Ați lansat două licitații pentru achiziționarea a 40 de rame regionale (RE-R) și, respectiv, a 20 de rame inter-regionale (RE-IR). Ambele au fost anulate. Cum s-a ajuns la această situație?

Gigi Gavrilă: Având în vedere numeroasele informații contradictorii, unele dintre acestea prezentate voit rău intenționat privind cele două licitații pentru achiziția de rame electrice destinate transportului feroviar de călători, se impune clarificarea stadiilor în care se află licitațiile respective.

Dacă ne referim la licitația pentru cele 40 de rame regionale, aceasta nu este anulată, ci, începând cu data de 12 martie 2020 și până în prezent, dosarele licitației se plimbă între diverse instanțe, Tribunal/Curtea de Apel, ca urmare a diverselor plângeri depuse de ofertanți unii împotriva celorlalți sau împotriva ARF. (*În perioada 15 martie – 15 mai, aproximativ, instanțele de judecată au fost închise ca urmare a pandemiei și stării de urgență declarate*).

La licitația pentru RE-IR, în data de 23 septembrie 2020 s-a anulat automat procedura de atribuire, după ora 15:00, fiind un atribut de ordin tehnic ce ține de sistemul electronic SICAP. Astfel, comisia de evaluare a putut constata anunțul automat generat în SEAP “Această procedură a fost anulată automat deoarece la data limită de depunere ofertă nu au existat ofertanți care au depus oferta”. (*Sistemul electronic a anulat într-adevăr procedura, însă ca urmare a faptului că ARF nu a introdus în sistem un nou termen de depunere a ofertelor*).

Urmare a discuțiilor purtate cu reprezentanții ANAP, vom identifica în zilele următoare posibilitățile tehnice de reluare a procedurii de licitație cu extinderea termenului de depunere a ofertelor cu un interval suficient de mare, astfel încât potențialii ofertanți să-și poată pregăti ofertele (*joi ARF a anunțat un nou termen de depunere a ofertelor, anume 26 octombrie, ceea ce înseamnă că doritorii au la dispoziție o zi lucrătoare pentru prezentarea acestora sau pentru obținerea unor noi scrisori de garanție, ceea ce este absurd*).

AGERPRES: Care este acum stadiul în care ne aflăm cu licitația pentru cele 40 de rame?

Gigi Gavrilă: Aici trebuie să fac un mic istoric. În perioada 3 aprilie 2019 – 12 martie 2020, au fost parcurse toate etapele prevăzute de legislația în vigoare, respectiv răspunsuri la solicitările de clarificări, evaluare tehnică, reevaluare tehnică – solicitată conform unor măsuri suplimentare dispuse de Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor (CNSC) în data de 4 martie 2020 -, evaluare financiară și verificarea documentelor suport DUAE. În urma evaluării ofertelor, ordinea celor trei ofertanți a fost următoarea: Asocierea CRRC Qingdao Sifang Co., Ltd (Republica Chineză) – Astra Vagoane SA (România), Alstom Ferroviaria S.p.A. și Siemens Mobility SRL. Toți cei trei ofertanți au depus contestații la CNSC, la Curtea de Apel București și/sau la Tribunalul București. CNSC, prin decizia din data de 4 martie 2020, a respins contestația depusă de

Alstom Ferroviaria și cererile de intervenție ale Siemens Mobility și CRRC, iar ARF a pus în aplicare toate măsurile obligatorii dispuse de CNSC.

Curtea de Apel București, prin Hotărârea nr. 348/2020 din 16 martie, a respins, prin soluție definitivă, plângerile depuse de Alstom Ferroviaria și de Siemens Mobility, împotriva Deciziei CNSC nr. 341/C10/137, 215 din 4 martie 2020 și a modului de punere în aplicare a acesteia de către ARF.

Etapele și stadiul procedurii de achiziție RE-R au fost următoarele: în februarie 2020, Alstom a formulat plângere la Tribunalul București; procedură suspendată de ARF în SICAP, din data de 12 martie 2020, până la soluționarea plângerilor depuse de Alstom Ferroviaria, Siemens și CRRC; în data de 12 iunie 2020, prin Hotărârea 1935/2020, Tribunalul București a respins excepția lipsei de interes invocată în cererea conexă, însă admite cererea principală și cererile conexe și anulează procedura de atribuire; pe 7 iulie 2020 – dosar 3326/2/2020 – contestație ARF și o parte dintre ofertanți. Un aspect notabil – chiar și Alstom Ferroviaria depune contestație împotriva deciziei Tribunalului București; atribuire decizie nr. 348 din 16 martie 2020 la Curtea de Apel București; în 27 iulie 2020 – dosar 7192/2/2019 – recurs, cerere de revizuire solicitată de Alstom Ferroviaria; atribuire decizia nr. 2153/c/2011, la Curtea de Apel București; în 25 august 2020 – dosar 3326/2/2020, Curtea de Apel respinge cererea de revizuire – hotărâre definitivă.

Au urmat termene succesive de judecată pentru dosarul 1808/3/2020, respectiv 9 septembrie și 23 septembrie 2020. Pentru ultimul termen fixat de instanță pentru data de 21 octombrie 2020, instanța de judecată – Curtea de Apel București – a rămas în pronunțare. *(pronunțarea urmează să aibă loc la 26 octombrie. Ca element de interes este o decizie a judecătorilor de la Tribunalul București care spune că în mod onest nu se poate decide un câștigător. Tribunalul București a decis anularea licitației din cauză că nu mai era posibilă “remediarea actului atacat”. Mai exact, instanța arăta că “prin modul de calcul al consumului de energie stabilit de către ARF, în aplicarea deciziei CNSC, nu se poate verifica realitatea valorilor declarate de către ofertanți”. Aceasta este consecința modului arbitrat și încălcat de elaborare a documentațiilor de licitație. Spre exemplu, ARF a cerut participanților să declare pe propria răspundere consumul de energie, factor ce stătea la baza punctajului. Ulterior a modificat inclusiv condițiile de circulație în care trebuia calculat consumul. Cum se garantează însă că acest consum nu este în mod voit subestimat pentru câștigarea licitației? Care sunt șansele ARF să câștige o dispută pe această temă, cât ar dura aceasta și care ar fi prejudiciile aduse celorlalți participanți dacă declarațiile privind consumul energetic ar fi mincinoase?)*

AGERPRES: Ați spus că vreți să reluați licitația în cazul celorlalte 20 de rame electrice interregionale? Când?

Gigi Gavrilă: În cazul acestei licitații, etapele parcurse au fost următoarele: la începutul lunii aprilie, documentația privind achiziția ramelor electrice interregionale devenea publică în sistemul național electronic de achiziții – SICAP și în cel european – JOUE/TED. Menționez că documentația de licitație a fost elaborată împreună cu experții și consultanții Băncii Europene de Investiții, în cadrul contractului de asistență tehnică pentru implementarea proiectelor PASSA – primul nivel de competență tehnico-economică. Ulterior, aceasta a fost revizuită, în baza observațiilor experților Autorității Naționale pentru Achiziții Publice (ANAP) – al doilea nivel de competență tehnico-economică. Termenul inițial de depunere a ofertelor a fost de 60 de zile de la data publicării, termen prelungit ulterior prin erate succesive, ca urmare a solicitărilor potențialilor ofertanți, până la data de 7 august 2020.

În perioada aprilie – iunie, licitația a decurs normal, cu cereri și răspunsuri de clarificare la unele aspecte tehnice sau legate de întocmirea ofertei. Totuși, la data de 13 aprilie 2020, CRRC Qingdao Sifang (China) a formulat o contestație la CNSC privind criteriile de atribuire incluse în documentele de achiziție a celor 20 de rame electrice interregionale RE-IR (contestație formulată doar de compania chineză, fără altă asociere cu o firmă din România sau din Europa). Contestația CRRC a fost respinsă de CNSC prin decizia din 4 mai 2020 – al treilea nivel de competență tehnico-economică.

La data de 18 mai 2020, CRRC a depus la Curtea de Apel București o nouă plângere împotriva Deciziei CNSC din 4 mai 2020, în urma căreia instanța a emis o hotărâre definitivă în data de 15 iunie 2020, prin care a obligat ARF să elimine factorul de evaluare – Validare Tehnică, deși aceasta este o hotărâre contrară unei decizii date de CNSC, situație neobișnuită în circa 90% din cazuri.

Vreau să subliniez faptul că factorul tehnic “Validare Tehnică” era cotelat cu 10 puncte, în criteriile de evaluare, și se acorda ofertantului care are deja un produs similar omologat, conform procedurilor europene. Aici se ridică întrebarea “Cum a fost posibil ca un anumit complet de la o curte de apel să anuleze un factor tehnic de evaluare, în condițiile în care trei entități cu competențe clare tehnico-economice au stabilit criteriul de evaluare respectiv?”.

Astfel, ARF a procedat la respectarea deciziei CAB, în paralel cu prelungirea termenului de depunere a ofertelor pentru data de 7 august 2020 și continuarea demersurilor legale cu ANAP, ce urmăreau compensarea anulării validării tehnice cu introducerea unor alte elemente, astfel încât ofertantul trebuia să demonstreze că a parcurs procedura europeană de omologare pentru cel puțin un produs similar. Din păcate, aceste încercări ale ARF s-au soldat cu două avize condiționate și refuzarea medierii din partea ANAP.

În acest context, ARF a hotărât anularea procedurii și să reînceapă o altă procedură de licitație în timpul cel mai scurt, ținând cont de decizia CAB care a modificat în mod esențial documentația de licitație, prin eliminarea factorului de evaluare, care favorizează substanțial ofertanții care nu au un produs omologat pe piața europeană. Vreau să vă spun că există mulți producători de material rulant, unii chiar non-UE, care au produse similare omologate potrivit reglementărilor europene, acestea fiind obligatorii pentru toate statele membre.

În data de 17 august 2020, CNSC a luat act de contestația Astra Vagoane Călători privind solicitarea acesteia de anulare a procedurii de licitație. CNSC a decis în data de 9 septembrie 2020 admiterea contestației Astra Vagoane Călători și obligarea ARF privind continuarea procedurii în termen de 10 zile. ARF s-a conformat deciziei CNSC și a solicitat administratorului SICAP revenirea procedurii din starea “anulată”. În data de 22 septembrie 2020 procedura de licitație a redevenit activă.

Ulterior, anularea automată a procedurii de atribuire s-a făcut în data de 23 septembrie 2020.

Urmare a discuțiilor purtate cu reprezentanții ANAP, vom identifica în zilele următoare posibilitățile tehnice de reluare a procedurii de licitație cu extinderea termenului de depunere a ofertelor cu un interval suficient de mare, astfel încât potențialii ofertanți să-și poată pregăti ofertele. Autoritatea pentru Reformă Feroviară va relua procedura de licitație într-un termen cât mai scurt. *(Eroarea ARF a fost aceea că a modificat arbitrar punctajul acordat firmelor care au deja rame electrice livrate într-o țară UE. Chinezii au obiectat prin intermediul avocaților lor că dacă se cere oricum omologare a unei rame și livrare în interiorul unui termen ce relevanță are faptul că au livrate sau nu rame într-o țară UE?)*

AGERPRES: Achiziția ramelor, atât a celor RE-R, cât și a celor RE-IR, se derulează prin POIM 2014-2020. Riscă România să piardă fondurile europene dacă nu se semnează la timp contractele? La momentul de față, care este riscul de a pierde finanțarea europeană pentru măcar unul dintre proiectele gestionate de ARF?

Gigi Gavrilă: Ca măsură de siguranță a fost prevăzută posibilitatea ca achiziția să fie eligibilă și pe alte fonduri europene. Odată proiectele lansate, achiziția se va face. Partea cea mai dificilă – întocmirea caietelor de sarcini, a restului de documentație de licitație, studiile de fezabilitate și lansarea propriu-zisă a licitațiilor – s-a făcut. Restul e o chestiune de timp petrecut prin instanțe.

Acestea sunt etapele prin care trec toate proiectele mari de infrastructură din România, o medie de circa 2 – 3 ani prin diverse instanțe. Este vina sistemului legislativ pe care

Încercăm să-l corectăm de ani de zile, dar cu rezultate foarte mici, aproape insesizabile la nivelul marilor companii. Sistemul, sub masca unei false concurențe libere, este atât de permisiv marilor firme, încât poate obliga autoritățile contractante la revizuirea documentațiilor de licitații, conform specificațiilor propriilor produse. Ridicolul situației este atât de mare, încât, uneori, după ce firmele au obținut în instanță modificările solicitate, ulterior acestea nici nu se mai sinchisesc să depună oferte. Situația este total inversă în cazul majorității statelor puternice din UE. Din păcate, nici reglementările europene nu ne prea ajută; recent abia s-au făcut primii pași timizi la nivelul Uniunii (*Achiziția poate fi eligibilă și pe alte fonduri europene însă modul poticnit și netransparent de derulare a licitației ne poate aduce corecții de 25% la fondurile acordate, au informat surse apropiate proiectului*).

AGERPRES: Care sunt acțiunile viitoare ale ARF privind ambele proceduri de licitație de material rulant RE-R și RE-IR, din perspectiva deciziilor actuale ale CNSC, ANAP și a instanțelor de judecată?

Gigi Gavrilă: Licitația pentru RE-R își va continua calea prin instanțele de judecată, iar cea pentru RE-IR va fi reluată în zilele următoare, cu sprijinul colegilor de la ANAP.

AGERPRES: Concret, când estimați că vom avea material rulant nou în România?

Gigi Gavrilă: Între 18 și 20 de luni de la semnarea contractelor. Până la semnarea contractelor, orice estimare de termene referitoare la procedurile ce vor fi parcurse în instanțe, este imposibilă.

AGERPRES: Începând cu data de 11 octombrie 2020, a devenit operațional un nou cadru legislativ privind investițiile străine directe în țările membre ale Uniunii Europene, realizate de către state terțe. Este un pas limitat, dar pe care instituțiile europene îl fac pentru contracararea creșterii agresive, în unele situații, a investițiilor din țări terțe în Uniunea Europeană. China este principala vizată. Credeți că acest regulament va afecta evoluția viitoare a proiectelor, având în vedere ofertele depuse la licitațiile de rame de chinezii de la CRRC?

Gigi Gavrilă: Având în vedere stadiul actual, puțin probabil.

AGERPRES: Încă din faza incipientă a licitațiilor de rame organizate de ARF, în mediul feroviar din România au circulat diverse zvonuri, conform cărora dumneavoastră ați fi urmărit să oferiți contractul exclusiv chinezilor de la CRRC. De unde credeți că au plecat aceste zvonuri?

Gigi Gavrilă: Prefer să nu comentez zvonuri (*una dintre posibilele explicații este aceea că Gigi Gavrilă a fost director executiv timp de patru ani al firmei Astra Trans Carpatic, din grupul Astra Arad, acesta fiind asociat acum în licitație cu CRRC*).

AGERPRES: Pe 14 octombrie, ministrul Transporturilor a făcut referire într-un interviu la încercarea de a fi autorizat un agent economic din afara UE pentru a participa la aceste proceduri de achiziție publică, fără a se respecta în totalitate prevederile legale, prin deplasarea unei delegații a AFER în țara respectivă cu un mandat din partea MT și la întoarcere nu a mai fost validat acel mandat. La ce agent economic credeți că se referea domnul Bode? Ați fost și dumneavoastră, din partea ARF, în acea vizită oficială efectuată în China, alături de reprezentanții AFER?

Gigi Gavrilă: Nu am fost niciodată în China.

AGERPRES Ministrul Transporturilor spune că sunt foarte multe zone gri în activitatea ARF și este nemulțumit de ceea ce se întâmplă la nivelul instituției. Ce îi răspundeți domnului ministru?

Gigi Gavrilă: Autoritatea pentru Reformă Feroviară este în directă subordonare a Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor. Orice problemă majoră se discută în colegiul ministerului sub coordonarea directă a domnului ministru, la care cei solicitați să participe își prezintă punctul de vedere.

Sursa: Club Feroviar