

Cum a băgat ARF bețe în roatele licitației de trenuri intercity

9 octombrie 2020

Un document al Autorității Naționale de Achiziții Publice (ANAP) lămurește misterul din jurul anulării licitației de trenuri electrice inter-regionale a ARF (RE-IR), pe motiv de inexistență a ofertelor. Documentul arată că ARF nu și-a îndeplinit obligațiile legale, sugerându-se mai degrabă că s-a simulat doar respectarea acestora.



Practic este vorba de cea de-a doua anulare a licitației, la finele lunii septembrie, pe motiv că nu ar fi fost depuse oferte la termenul limită. Cum ar fi fost aceasta posibil în condițiile în care ar exista cel puțin trei ofertanți interesați?

Prima dată ARF a anulat licitația în august. Atunci ARF a decis să anuleze procedura după ce chinezii de la CRRC Qingdao Sifang au obținut la Curtea de Apel București eliminarea unui factor de evaluare. Decizia de anulare a fost însă

contestată la CNSC iar asocierea româno-chineză a avut câștig de cauză.

"Admite contestația și dispune remedierea", se arăta în decizia CNSC publicată la începutul lui septembrie pe site-ul instituției. Contestația fusese depusă de asocierea CRRC Qingdao Sifang CO LTD – Astra Vagoane Călători SA.

La acest moment ARF trebuia să reia licitația, parcurgând doi pași. Primul trebuia să fie o solicitare de revenire în procedură adresată ADR – Agenția de Digitalizare a României, entitate care se ocupă de situl de achiziții publice. Al doilea pas ce trebuia parcurs de către ARF era o prelungire a termenului de depunere a ofertelor. Cum însă ARF a îndeplinit doar prima condiție sistemul a anulat în mod automat procedura, căci nu a existat și o prelungire a termenului declarat de depunere a ofertelor și nicio ofertă nu a fost găsită în sistem.

„În fapt, din conținutul (...) nu rezultă că Autoritatea pentru Reformă Feroviară a dus la îndeplinire măsurile dispuse de CNSC”, spune Agenția Națională pentru Achiziții Publice într-un aviz condiționat, datat la 28 septembrie. Neștiință sau rea-voință a ARF? Nimeni nu știe. Cert este că deocamdată licitația stă încă anulată, iar zilele trecute CRRC -Astra a contestat din nou la CNSC a doua anulare a procedurii.

In fapt: Din continutul *Procesului-verbal al sedintei de revenire din anulare a procedurii de atribuire*, transmis ANAP spre validare (in SEAP) de catre autoritatea contractanta, in data de 24.09.2020 nu rezulta ca Autoritatea pentru Reformă Feroviară a dus la îndeplinire măsurile dispuse de CNSC prin Decizia nr.1612/C2/1711/09.09.2020. In fapt, autoritatea precizeaza ca a solicitat ADR "revenirea din anulare procedura", solicitare care a fost procesata de ADR in data de 22.09.2020, ora 17.06". In 23.09.2020, comisia de evaluare a procedat la "accesarea in SEAP a anuntului de participare CN1020204 si a constatat faptul ca sistemul a afisat mesajul "23.09.2020: Aceasta procedura a fost anulata automat deoarece la data limita de depunere oferta nu au existat ofertanti care au depus oferta". Avand in vedere caracterul obligatoriu al Deciziei CNSC, conform art. 28 din Legea nr. 101/2016, dispozitiile CNSC din Decizia nr. 1612/C2/1711/09.09.2020 prin care obliga autoritatea contractanta la continuarea procedurii de atribuire, Autoritatea pentru Reformă Feroviară avea obligatia atat de a solicita ADR revenirea din anulare, cat si prelungirea termenului de depunere a ofertelor, cel putin cu termenul ramas de la data anularii (04.08.2020) pana la termenul initial stabilit pentru depunerea ofertelor (07.08.2020).

Masura de remediere: Tinand cont de caracterul obligatoriu al Deciziei CNSC, Autoritatea pentru Reformă Feroviară va solicita ADR revenirea din anulare si, avand in vedere situatia speciala a procedurii, in care operatorii economici au fost informati despre anularea acesteia in data de 04.08.2020, autoritatea contractanta va prelungi termenul-limită de depunere a ofertelor cu un timp suplimentar suficient pentru reacția potențialilor ofertanți, astfel încat,

Dealtfel ARF este obligată de către ANAP să prelungească termenele limită a ofertelor „cu un timp suplimentar suficient pentru reacția potențialilor ofertanți”.

Ce își propune licitația

Licitatia propune achiziționarea de 20 rame electrice inter-regionale (RE-IR) cu mentenanță de 15 ani, cu posibilitatea de a dubla atât cantitatea, cât și perioada de mentenanță (40 rame, respectiv 30 de ani de mentenanță), prin acte adiționale la contractul ce urmează a fi semnate. Viteza maximă de deplasare va fi de 160 km/h, iar număr de locuri pe scaune – între 300 și 350 locuri.

Livrarea RE-IR este etapizată, finalizarea achiziției urmând a se face între 25-31 luni de la semnarea contractului, la care se adaugă perioada de mentenanță de 15 ani. Valoarea totală a proiectului este între 1,31 miliarde lei, fără TVA (contra valoarea a 20 rame, cu 15 ani mentenanță) și 3,71 miliarde lei, fără TVA (pentru 40 rame electrice interregionale, cu 30 ani mentenanță), finanțarea fiind asigurată din contribuția Uniunii Europene prin Programul Operațional Infrastructură Mare și din contribuția Guvernului.

Ludovic Orban exasperat de licitațiile fără cap și coadă

Situația pare a fi încă tolerată de Guvern, deși acum câteva luni premierul Ludovic Orban se declara nemulțumit de activitatea ARF din acest punct de vedere. „Vedeți ce faceți cu așa-zisa autoritate de reformă feroviară, care bate pasul pe loc de patru ani de zile, nu e în stare să finalizeze o licitație pentru achiziția de material rulant modern. E păcat! Vom pierde banii aceștia dacă nu se trezesc... consultați-vă cu ANAP, consultați-vă cu toți cei care au atribuții în domeniul procedurilor de achiziție și derulați, finalizați, de fapt, procedura în condițiile legii cât mai repede”, a spus în iulie Orban, în ședința de Guvern către oficialii Ministerului Transporturilor.

Sursa: Club Feroviar