

METROREX S.A.

Bucuresti -010873, Sector 1, Bd. Golescu Dinicu nr. 38
In atentie: Domnului Director general Dumitru SODOLESCU

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

Bucuresti -010873, Sector 1, Bd. Golescu Dinicu nr. 38
In atentie: Domnului Ministru Alexandru Razvan CUC

Referitor : Achizitie publica trenuri noi metrou Magistrala 5
Tonsonul Drumul Taberei-Iancului
Dosar autoritate contractanta 13863739_2018_PAAPD1024621
Cod CPV principal: material rulant (Rev.2)

Spre stiinta:

Banca Europeană de Investiții (BEI)
București -020492, Sector 2, Str. Vasile Lascăr nr. 31
Director : Dl Flavio Schiavo Campo de GREGORIO

Comisia pentru transporturi și infrastructură Camera Deputatilor

București, Sector 5, Palatul Parlamentului, Str. Izvor, nr.2-4

Președinte: Lucian Nicolae BODE

Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor

București, Sector 3, Str. Stavropoleos, nr. 6

Președinte : Florentina DRĂGAN

Stimati Domni,

Facem referire in cele ce urmeaza la procedura de licitatie publica deschisa, initiata de Metrorex S.A., in calitate de autoritate contractanta, in baza Legii nr. 99/23.05.2016, tip de contract furnizare/cumparare, cu numarul de referinta 13863739_2018_PAAPD1024621, Cod CPV principal: material rulant (Rev.2), avand ca obiect furnizare 13 trenuri noi de metrou si servicii accesorii pentru Magistrala 5, Tonsonul Drumul Taberei-Iancului, cu privire la care subscrisa,

supunem respectuos, diligentei si competentei dumneavoastra analize si consideratie, prezenta adresa, prin intermediul careia societatea noastra isi exprima deplina ingrijorare cu privire la o serie de deficiente constatate in modalitatea de redactare a caietului de sarcini (fisa de date a achizitiei) si a contractului propus de Autoritatea Contractanta, avand speranta ca, urmare a aprofundarii argumentatiei noastre, institutiile abilitate vor proceda la ajustarea si indreptarea aspectelor semnalate, asigurand astfel o corecta si echitabila amendare a acestor documente, in vederea asigurarii si conturarii unui cadru contractual real si concret care sa ofere posibilitatea reala si efectiva de participare la licitatie a tuturor partilor interesate si capabile din punct de vedere tehnic si financiar in a depune oferte pertinente, dar mai ales de a aduce la indeplinire, in termen, acest contract complex, extrem de important pentru economia Capitalei si a Romaniei.

Astfel, parcurgand specificatiile tehnice si cerintele concrete ale fisei de date, specialistii nostri au observat o similitudine ce frizeaza identitatea intre prezenta licitatie si cele anterioare din anii 2011 si 2014 (cu atat mai mult cu cat in cadrul licitatiei din 2014, urmare a intervenirii unor serioase aspecte de nelegalitate cu valente penale, licitatia a fost anulata), licitatii ce au ridicat serioase semne de intrebare cu privire la imparțialitatea si echidistanta procedurilor fata de toti participantii la procedura.

In opinia noastra, procedura asa cum a fost ea gandita si redactata nu reuseste sa asigure premisele unui proces concurential echitabil si nu confera un nivel de transparenta solicitat si asteptat in astfel de cazuri, in mod rezonabil, de catre potentialii candidati si indica o cheltuire eficienta a bugetului public. Caietul de sarcini este conceput intr-un mod defectuos, tinde sa profite unui singur candidat si pare ca doreste sa impuna un produs ce, din punct de vedere tehnic si comercial, nu respecta standardele actuale si cele mai bune practici din industria feroviara. Astfel, caietul de sarcini ignora cele mai bune practici din industrie in ceea ce priveste achizitiile similare si ultimele evolutii din piata de profil; matricea de notare este articulata pe criterii tehnice si functionale ale unui anumit produs, in loc sa ofere cadrul necesar pentru aplicarea criteriului rezonabil "cel mai avantajos din punct de vedere economic".

Din motive de neinteles din punct de vedere comercial, se acorda prioritate unui produs care, dintr-o perspectiva tehnica si comerciala, este de o calitate inferioara dar este oferit la un pret egal sau comparabil cu un produs mai avansat. Astfel, trenurile solicitate de Metrorex;

- nu includ cerinta de aer conditionat ca si caracteristica tehnica;
- nu au cerinta standard de iluminare cu LED, care confera un consum mic de energie;
- nu au cerinte speciale pentru a usura si a eficientiza operatiunile de intretinere si pentru a permite o exploatare performanta a trenurilor, cum ar fi un sistem centralizat de colectare a datelor si de raportare a defectiunilor;
- au un design invechit si un cost operational ridicat, în timp ce pe piata europeana exista alternative tehnice care sa permita economii de costuri.

Sub aspectul altor criterii tehnice, licitatiea de fata devine neobisnuit de detaliata si obliga la utilizarea unui anumit material pentru constructia corpului vagoanelor de tren, si anume oțelul, in timp ce industria actuala, de varf, ofera înlocuitori tehnici și calitativi superiori.

Astfel, este cel puțin ciudata dorinta si optiunea autoritatii contractante pentru construirea si darea in exploatare a unor vagoane din oțel cat timp tendinta recenta, din piata de profil europeana, este aceea de a profita de ultimele evolutii si inovatii tehnologice respectiv de a construi si a da in exploatare vagoane superioare, mai eficiente economic, mai noi, fiabile, construite din aluminiu, spre beneficiul comun atat al operatorului, clientilor sai (calatorii) dar si al institutiilor finantatoare.

Pentru a evita aparitia oricaror suspiciuni cu privire la repetarea situatiei neplacute si a umbrei ori banulei de nelegalitate a procedurilor din 2014, apreciem ca se impune ca autoritatea contractanta sa procedeze la amendarea documentelor licitatiei astfel încat sa nu existe impresia ca licitatiea pendinte are un caracter limitativ si este destinata unui anumit ofertant.

Masura anterioara are o vadita natura limitativa si incalca mai multe principii de drept universal aplicabile, mai ales pe piata europeana de profil, cum ar fi principiul libertatii comertului, principiul concurentei loiale, principiul egalitatii juridice a partilor si nu in ultima instanta principiul bunei credinte, fapte ce impieteaza asupra unei concurente reale si oneste, si nu poate decat sa ridice serioase semne de intrebare cu privire la obiectivul real si finalitatea concreta a procedurii de licitatie.

In speranta ca veti da curs si veti remedia de urgenta cele sesizate, va asiguram de intreaga noastra consideratie.