

Raport de monitorizare a achiziției publice de reparație capitală și reabilitare a bd. Alecu Russo

Autori:

- Iurie Morcotîlo, Economist, Centrul Analitic Independent "Expert-Grup"
- Andrei Ababii, doctor inginer, conferențiar universitar

Expert - Grup a analizat contractul de achiziționare a lucrărilor de reparație a străzii Alecu Russo la etapele licitației și de execuție a lucrărilor. Mai jos sunt prezentate rezultatele și concluziile ce țin de calitatea lucrărilor executate și riscurile de corupție în procesul de achiziție.

Date generale. Proiectul prevede reparația capitală și reabilitarea str. Alecu Russo prin decopertarea îmbrăcămintei asfaltice și extinderea lățimii părții carosabile cu câte 2 m în ambele părți, atingând după extindere 18,5 m (2x4,0m + 3x3,5m). Tronsonul cuprinde sectorul dintre bd. Moscova și bd. Mircea cel Bătrân cu lungimea totală de 2 km 211 m. Trotuare tehnice – 2x1,0 m, în zona caselor de locuit trotuare de 3,0 m, iar de la str. Dîmo până la intersecția cu str. M. Sadoveanu trotuar de 2,25 m. Tot pe acest sector este prevăzută pista pentru bicicliști din contul lățimii trotuarului. Compania care a câștigat este S.C. Delta ACM 93 S.R.L Romania.

Abateri procedurale depistate și riscuri de corupție identificate

În procesul de monitorizare și analiză a achiziției respective au fost depistate următoarele abateri de la proceduri și identificați următorii factori de risc:

- Grupul de lucru pentru evaluarea achiziției date a fost constituită deja după lansarea anunțului de invitație. Astfel, ordinul primarului de constituire a grupului nr. 728-d datează din data 16.07.2012, în timp ce anunțul de intenție a fost publicat în BAP pe data 22.05.2015. Această întârziere de constituire a grupului de lucru contravine prevederilor din Capitolul III (Funcțiile grupului de lucru) al Regulamentului cu privire la activitatea grupului de lucru pentru achiziții, care stipulează că anume grupul de lucru inițiază procedura de achiziție publică.¹
- Un factor de risc în achiziția respectivă ține de componența grupurilor de lucru. În special, au fost depistate divergențe în compoziția nominală a grupului de lucru prezentă la deschiderea ofertelor și la ședința de evaluare a acestora, deși ele au fost aprobate prin același ordin nr. 728-d din 16.07.2012. Astfel, în componența grupului de lucru la evaluare ofertelor și adjudecarea contractului a fost inclus Nistor Grozavu (vice-primar) și Petru Ghilaș, dar au dispărut numele lui Teodor Josan și Silviei Pasternac. În cazul unei absențe ipotetic motivate și înlocuirea persoanelor menționate, în dosarul de achiziții publice trebuia să fie prezente procesele verbale de înlocuire, ceea ce nu a fost făcut.² Astfel de rocade nedocumentate este un factor de risc major de corupție în procesul de evaluare și adjudecare echitabilă a contractelor, deoarece la etapa de evaluare pot fi prezente persoane cu conflict de interese.
- Alt factor de risc ține de respectarea și declararea conflictelor de interese din partea membrilor grupului de lucru. Conform legislației în vigoare, toți membrii grupului de lucru trebuiau să semneze o declarație de confidențialitate și imparțialitate. Acest lucru nu au făcut trei persoane, primarul Dorin Chirtoacă, vice-primarul Nistor Grozavu și Petru Ghilaș.

¹ <http://lex.justice.md/index.php?action=view&view=doc&lang=1&id=326291>

² Idem.

- Componenta companiilor ofertante indică despre o posibilă coluziune între ele. Din cele trei companii, două sunt din România - S.C. Straco Grup S.R.L. și S.C. Delta ACM 93 S.R.L., care au avut o interacțiune strânsă pe această piață în ultimii ani. Astfel, aceste companii au câștigat în asociere în anul 2009 un contract de 18,6 mil. Euro la primăria Popești³, Sectorul 1 al mun. București⁴, Sectorul 3 în anul 2008⁵, iar în 2014 un contract de 85 mil. RON la Sectorul 1⁶. De asemenea, legătura strânsă dintre companiile date apare și din contestația achiziției de adjudecare a acordului cadru cu primăria sectorului 1 din ianuarie 2015. La această achiziție în valoare de 86,65 mil. Euro asocierea Grant CPC SRL – Straco Grup a pierdut licitația și a depus contestație, iar în spatele acestei asocieri a stat Delta ACM 93 SRL ca susținător tehnologic. În același timp, se vehiculează că însăși compania Grant CPC SRL a fost folosită ca paravan de către Delta ACM 93 SRL.⁷ Finalmente, ridică multe semne de întrebare ofertele celor două companii care nu au câștigat. Astfel, la capitolul perioadei de execuție companiile perdante S.A. Edilitate și Straco Grup SRL au indicat ambele aceeași perioadă de doar 8 luni, de 3 ori mai mică decât la Delta ACM 93 SRL, care a oferit tocmai 24 luni. Luând în considerare complexitatea proiectului și perioada reală de desfășurare ulterioară a lucrărilor, aceste perioade de doar 8 luni par extrem de subestimate și există o mare probabilitate că ele au fost indicate artificial aceste cifre, știind din timp că nu vor câștiga.

Abateri în executarea și calitatea lucrărilor

La analiza stării actuale a **părții carosabile**, s-a constatat apariția unor fisuri și crăpături, o parte din acestea pe toată lățimea drumului, iar cele longitudinale pe unele porțiuni - de peste 20 metri. Cele mai importante deteriorări a părții carosabile se pot constata pe partea stângă de drum pe direcția Bd. Moscovei Mircea cel Bătrân aproape pe întreg parcursul drumului. Acestea constau în fisuri sau crăpături transversale de diferite lungimi, pe unele porțiuni cu frecvențe destul de mare la distanțe de 5-20 metri. În mod special se poate menționa zona intersecției cu str. Dimo, panta după intersecția cu Dimo, zona intersecției cu sens giratoriu de la str. M. Sadoveanu și a stației de transport public, unde sunt crăpături longitudinale de peste 5 m și fisuri în dezvoltare sub formă de rețea. Acestea au fost cauzate cel mai probabil de faptul că proiectanții nu au estimat în cel mai corect mod proprietățile straturilor constructive ale structurii rutiere și rețeta mixturii asfaltice. Prin urmare, poate avea loc o deteriorare accelerată nu doar a îmbrăcămintei drumului ci și a straturilor portante. În aceste condiții, considerăm că trebuie efectuate de urgență teste privind capacitatea portantă a structurii rutiere pe partea carosabilă, iar în baza acestora, să fie întreprinse acțiuni care să stopeze degradarea continuă a acesteia.

Într-o perioadă atât de scurtă de la terminarea de facto a lucrărilor la compartimentul Drum (decembrie 2014) și până în prezent, nu ar trebui să apară fisuri și crăpături transversale și longitudinale într-o cantitate atât de mare.

De asemenea, nu este clar de ce la recepția lucrărilor nu a fost apreciată o caracteristică atât de importantă ca planeitatea părții carosabile, fapt prevăzut de p. 14.3 și 14.5 СНП 3.06.03-85.

La analiză **execuției trotuarelor**, în general lucrurile arată satisfăcător. Totuși, mai multe porțiuni au fost „cârpite” cu straturi de asfalt mai moi, necalitative. Pe unele porțiuni se observă cum vegetația a străpuns asfaltul, există porțiuni mici neacoperite cu asfalt și o porțiune (în fața Policlinicii) care nu a fost reparată. De asemenea, pe trotuarul din dreapta corespunzător zonei din pantă există părți mici unde se vede

³ <http://baniitai.info/asocierea-delta-acm-93-glacial-prod-straco-grup-pro-cons-xxi/>

⁴ <http://www.capital.ro/gropile-din-bucuresti-au-inghitit-un-miliard-de-lei-si-nu-s-au-saturat.html>

⁵ <http://ziaruldevalcea.ro/2009/05/10/milioane-de-euro-de-la-primarul/>

⁶ http://www.comisarul.ro/articol/cutremur/s-a-speriat-sistemul-ca-pierde-miliardele_780077.html

⁷ <http://www.puterea.ro/dezvaluiri/exclusiv-aflat-sub-control-judiciar-theodor-berna-fost-consilier-al-presedintelui-traian-basescu-inhata-contractul-de-reparatie-a-strazilor-din-sectorul-1-tehnologica-radion-isi-adjudeca-afacerea-de-140-de-milioane-prin-intermediul-firmelor-paravan-135307.html>

pietrișul. O problemă aparte este scurgerea apei pe porțiunea de pantă. După ploi se formează șuvoaie puternice de apă, care pun în pericol integritatea trotuarelor, de asemenea existând riscul spălării solului de sub trotuar.

În plus, au fost depistate nereguli și la **amenajarea bordurilor** – unele din ele fiind aplicate incorect și/ sau materialul bordurilor este necalitativ. Astfel, unele piese sunt parțial deteriorate.

La trotuarele tehnice (pe porțiunea de pantă) s-a constatat, că acestea sunt de o calitate nesatisfăcătoare pe cea mai mare parte a drumului. Astfel, învelișul de asfalt pe mai multe porțiuni ale trotuarelor tehnice este străbătut de vegetație.

De asemenea, în jurul spitalului Sf. Treime nu este clar cum este asigurată deplasarea persoanelor cu dezabilități locomotorii. Semafoarele nu sunt prevăzute cu semnale sonore.

Rămâne nerezolvată problema siguranței călătorilor din stațiile de așteptare a mijloacelor de transport în comun. Soluția de proiect prevedea, ca distanța de la marginea părții carosabile până la toate stațiile de transport public nu va fi mai mică de 3,0 m. În realitate stațiile A. Russo și M.Sadoveni pe direcția bd-ul Mircea cel Bătrîn – M. Sadoveni, fiind "găzduite" de buticuri și prăvălioare obturează trotuarul, în loc de 3,0 m rămâne 0,5 m. Astfel, există un potențial pericol ca pasagerul, mai ales copiii, în situația de îmbulzeală să fie acroșați de unitatea de transport.

Pentru vizualizarea fotografiilor de la fața locului vă rugăm să accesați linkul <https://flic.kr/s/aHskDinxCi>.

Costul lucrărilor

Contractul de bază de 75,1 mil. lei din 17.08.2013 și valabil până la 31.12.2013 a fost modificat de două ori. Un acord adițional a majorat suma lucrărilor cu 6,7 mil. lei și a extins termenul de execuție până la 31.12.2014 din cauza mai multor lucrări neprevăzute (lucrări neprevăzute la canalizare, rețeaua de contact (troleibuze), iluminatul public și rețelele de gaz, rețelele telefonice și internetul excluse de expertiză din proiectul de bază).

Al doilea contract de majorare cu 14,9 mil. lei a fost cauzat de următoarele lucrări - amenajarea cercurilor cu sens giratoriu a circulației cu supralărgirea drumului, greșeala proiectanților la măsurări înlocuind m³ cu m², consolidarea supralărgirii și drenaje laterale. Lucrări neprevăzute - apeduct, semafoare, rețele telefonice.

Întârzierea finalizării lucrărilor

Lucrările de reconstrucție au început în octombrie 2012 și complet terminate în decembrie 2014. Recepția finală efectuată la 09 octombrie 2015. Termenul de execuție a lucrărilor a fost depășit cu 1 an din cauza numeroaselor schimbări a soluțiilor din proiectul inițial și apariției lucrărilor neprevăzute în proiect.

Monitorizarea a fost efectuată în cadrul proiectului "Transformăm Chișinăul într-un loc mai bun de trai" finanțat de Policy Association for an Open Society (PASOS), susținut de Comisia Europeană prin programul Neighbourhood Civil Society Facility (European Neighbourhood and Partnership Instrument) Regional actions. În următoarea perioadă, Centrul Analitic Independent Expert-Grup va publica regulat rezultatele monitorizării procesului de reparație construcție a mai multor trasee din municipiul Chișinău, printre care Bd. Ștefan cel Mare, str. Alecu Russo, bd. Negruzzi și altele.