Expert-Grup
Centru Analitic Independent

Achizițiile publice în domeniul lucrărilor de reabilitare a infrastructurii rutiere din mun. Chișinău:

Raport de analiză și monitorizare

Chişinău, noiembrie 2016

Notă de limitare a responsabilității

Acest raport a fost realizat în proiectul "Parteneri în Îmbunătățire", finanțat de Uniunea Europeană prin programul „Facilitarea acțiunilor regionale a societății civile din vecinătate", gestionat de Asociația de Politici pentru o Societate Deschisă (PASOS) şi cofinanțat de Ambasada Olandei în proiectul „Consolidarea statului de drept şi democratic: contribuția societății civile" prin "Programul Fondului de responsabilitate". Opiniile exprimate aparțin autorilor şi nu reflectă în mod necesar poziția finanțatorilor.





Kingdom of the Netherlands

partners in empowerment

Expert-Grup
Centru Analitic Independent

Cuprins

Lista de acronime 4

Introducere 5

Procesul de achiziții publice în cadrul mun. Chișinău a lucrărilor de infrastructură rutieră 6

Bugetul municipal pentru infrastructura rutieră 9

Rezultatele analizei și monitorizării achizițiilor publice 11

Concluzii și recomandări 16

Anexe 23

Anexa 1. Chestionar model 23

Anexa 2. Lucrări de reparație capitală și reabilitare a bd. Alecu Russo 24

Anexa 3. Lucrări de reconstrucție a străzii Prigoreni 30

Anexa 4. Lucrări de reparație capitală a bd. Ștefan cel Mare și Sfânt (Canale pentru rețele electrice). 35

Anexa 5. Lucrări de construcție a str. Ion Dumeniuc (Studenților) 36

Anexa 6. Lucrări de construcție a drumului de acces spre s. Humulești 39

Anexa 7. Proiectul Sectorial de Drumuri Urbane ”Reabilitarea străzilor și a trotuarelor, crearea locurilor de parcare și modernizarea iluminatului public stradal” (Pachetul 1: bd. Negruzzi, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt, str. V. Alecsandri) 47

Anexa 8. Achiziția publică de servicii de întreținere a infrastructurii căilor de comunicații din mun. Chișinău pentru anul 2016 52

Anexa 9. Comentarii la Tabelul divergențelor din Raportul de investigație CMC 59

Anexa 10. Reprezentarea grafică a problemelor din achizițiile publice în domeniul rutier a mun. Chișinău 74

Bibliografie 75

Lista de acronime

AAP – Agenția Achiziții Publice

AC – Autoritate contractantă

BAP – Buletinul Achiziții Publice

BOOST – Baza de date a cheltuielilor publice BOOST

CMC – Consiliul Municipal Chișinău

DGTPCC – Direcția Generală Transport Public și Căi de Comunicații

HG – Hotărâre de guvern

ISC – Inspecția de Stat în Construcții

MF – Ministerul Finanțelor

PSDU – Proiectul Sectorial de Drumuri Urbane

SC – Societate Comercială

SRL – Societate cu Răspundere Limitată

TVA – Taxa pe Valoare Adăogată

Introducere

Infrastructura rutieră calitativă este un element cheie pentru dezvoltarea durabilă a oricărui oraș. Construcția și întreținerea acestei componente a infrastructurii urbane, însă, necesită investiții și fonduri semnificative din bugetele publice locale. Dar alocările financiare masive nu garantează și o calitate înaltă a lucrărilor, ea depinzând în mare parte de faptul cât de bine se desfășoară achizițiile publice a lucrărilor respective. Și importante sunt acțiunile întreprinse de autoritățile publice la toate etapele de achiziție, începând cu identificarea priorităților și terminând cu recepționarea lucrărilor.

În ultimii ani mun. Chișinău, având probleme majore cu infrastructura rutieră, a amplificat investițiile în acest domeniu, atât din surse bugetare proprii cât și din cele împrumutate. Lucrările de construcție și reparație capitală, însă, au generat în societate un val de discuții critice privind modul de planificare și executare a lucrărilor, dar și a imparțialității autorităților contractante în atribuirea contractelor de achiziții. În cadrul polemicii publice pe acest subiect au fost invocate mai multe argumente, multe din ele având mai curând un caracter emoțional decât unul fundamentat și rațional. Din considerentele menționate, raportul dat vine să analizeze întregul proces de achiziții publice a lucrărilor de construcție și reparație capitală a infrastructurii rutiere din mun. Chișinău prin o abordare sistemică a subiectului.

Scopul final al acestui raport este de a răspunde la întrebările și criticele apărute în societate privind lucrările menționate. Printre întrebările cheie la care se dă răspuns sunt cine și cum planifică lucrările, cum are loc procesul de selectare a proiectelor prioritare de reparație, cât de transparent și echitabil este procesul de achiziții în domeniu, care este calitatea lucrărilor finalizate, etc. Pentru a răspunde la întrebarea cine și cum planifică, desfășoară și monitorizează achizițiile publice în municipiu, raportul începe cu analiza procesului respectiv în cadrul Direcției Generale Transport Public și Căi de Comunicații (DGTPCC), instituția cheie din domeniu (Capitolul 1). Apoi urmează prezentarea bugetului, proiectelor de construcție și reparație capitală din anii 2012 – 2016, care și au fost analizate (Capitolul 2), urmând concluziile și rezultatele cheie a monitorizării (Capitolul 3). Informația desfășurată și detaliată pe fiecare proiect analizat în parte este prezentată în anexele raportului.

■ Procesul de achiziții publice în cadrul mun. Chișinău a lucrărilor de infrastructură rutieră

Principalii actori în cazul achizițiilor publice pentru drumuri sunt: (i) Direcția Generală Transport Public şi Căi de Comunicație, (ii) Primarul General al mun. Chișinău, (iii) Consiliul Municipal Chișinău (CMC), (iv) Comisiile de specialitate pentru diferite domenii de activitate ale CMC, (v) Direcția Generală Finanțe. De asemenea, în cazul proiectelor finanțate de structurile financiare internaționale pot fi formate unități de implementare a proiectelor, care vin să fortificate capacitatea de implementare a proiectelor de către autoritățile CMC.

În mun. Chișinău autoritatea responsabilă pentru dezvoltarea și menținerea infrastructurii stradale este DGTPCC. De regulă Direcției îi revine responsabilitatea de a organiza și efectua achizițiile publice pentru lucrările și bunurile alocate acesteia din bugetul municipal. În prezent nu există vre-un Regulament prin care Consiliul Municipal ar reglementa procesul de achiziții în municipiu, acesta fiind organizat în baza legislației privind achizițiile publice și cadrul general de funcționare a organelor autorităților publice locale din municipiu. Totodată, atunci când se implementează proiecte din sursele instituțiilor financiare internaționale, de regulă se aplică procedurile acestora.

De asemenea, la analiza procesului de achiziții în sectorul de drumuri este necesar de ținut cont și de natura lucrărilor: reparații curente și proiecte investiționale (cheltuieli capitale). Astfel, în buget pentru fiecare din aceste lucrări se alocă resurse în mod distinct. Este necesar de știut că în cazul proiectelor investiționale finanțate din credite (în special cu finanțare externă), procesul de aprobare a proiectelor diferă de cel în cazul finanțării din buget. Acest lucru este cauzat de mai mulți factori, însă principalul constă în faptul că la finanțarea proiectelor din împrumuturi, de regulă nu sunt implicate plăți imediate din buget. Astfel, are loc o decuplare temporară a procesului de aprobare a proiectelor și procesul bugetar, ce evident creează riscuri pentru stabilitatea financiară a mun. Chișinău.

Procesul de achiziții începe cu evaluarea necesităților, după care resursele necesare se introduc în propunerea de buget, iar ulterior mijloacele financiare se alocă prin aprobarea bugetului. În mun. Chișinău nu se poate vorbi de faptul că există un proces bine articulat de identificare a proiectelor prioritare și de alocare a resurselor pentru acestea. DGTPCC nu întotdeauna vine cu fundamentări concludente, bine argumentate a proiectelor având la bază documente strategice. Acest lucru lasă mult spațiu pentru includerea în buget a proiectelor pe ”baza voinței politice”, cu riscul de a utiliza banii public pe proiecte mai puțin importante. De asemenea, din interviurile avute s-a constatat că unele proiecte pot ajunge în propunerea de buget fără implicarea sau cu o implicare minoră a DGTPCC.

Pentru a diminua factorul politic ad-hoc în finanțarea proiectelor în sectorul de drumuri, precum și pentru a spori importanța factorului de planificare strategică, CMC prin Decizia 7/12 din 2010 a aprobat o listă de străzi prioritare ce urmează a fi reabilitate (36 de obiecte). De asemenea, pe pagina web a Primăriei există ”Lista străzilor cu un grad avansat de uzură” care cuprinde 43 de obiecte.[1] Modul în care au fost identificate străzile menționate nu este public, consultări publice nu au avut loc. Astfel, nu se poate pronunța asupra faptului în ce măsură listele respective reflectă prioritățile.

[1] http://www.chisinau.md/pageview.php?l=ro&idc=458

Astfel, cu referire la dezvoltarea rețelei stradale se poate constata că nu există un proces bine instituționalizat, care să vină să realizeze prevederile planului urbanistic general. Această situație derivă din capacitatea joasă a organelor CMC, Primăriei și DGTPCC pentru a implementa o abordare sistemică privind planificarea investițiilor în rețeaua stradală. De asemenea, într-o anumită măsură problema derivă și din simplu fapt al opiniei că atunci când aproape toate drumurile sunt proaste, oricare nu ar fi reparate sau construite acestea sunt prioritare.

Pentru alocarea resurselor din buget DGTPCC prezintă propunerile sale Direcției Generale de Finanțe, care pregătește propunerea de buget și o transmite la comisiile de profil din CMC, inclusiv la "Comisia pentru gospodărie locativ-comunală, energetică, servicii tehnice, transport, comunicații și ecologie", responsabilă și de drumuri. Comisiile analizează proiectul de buget și pot veni cu modificări, inclusiv prin includerea unor proiecte noi. În acest proces ultimul cuvânt în dispută, de fapt îl are Comisia din CMC. In rezultat Comisia emite un Aviz fără obiecții, sau unul condiționat pe care îl transmite la Direcția Generală Finanțe. În cazul avizelor condiționate Direcția Finanțe poate include în proiectul de buget propunerile Comisiei, însă dacă nu sunt incluse atunci soarta propunerilor venite de la Comisie este decisă în Consiliu la aprobarea bugetului.

După analiza tuturor avizelor de la Comisiile din Consiliu, Direcția Finanțe propune Primarului spre avizare (aprobare printr-o decizie pentru transmiterea în CMC) varianta proiectului de buget care este prezentată în Consiliu. Este important de menționat că DGTPCC, în mod formal nu mai este implicată în acest proces. De asemenea, orice consilier poate veni cu propuneri la buget deja în procesul de aprobare a acestuia. Aceste propuneri rămân fără o analiza formală din partea DGTPCC (însă opinia acestora poate fi cerută în ședința din Consiliu sau din timp). În cazul în care, votarea bugetului depinde de o majoritate fragilă, Consiliul are nevoie de orice vot pentru aprobarea bugetului, astfel Direcția Finanțe trebuie să găsească "soluții de finanțare" pentru aceste proiecte. În final, se aprobă un buget care va fi cu siguranță modificat.

Astfel, procesul de aprobare a bugetului lasă prea mare spațiu pentru includerea proiectelor ce vin din voința politică, cu riscul să nu se țină cont de prioritățile reale ale sectorului, de beneficiile generate de acesta, de conexiunea cu alte sectoare, precum și de a introduce în buget proiecte prost pregătite din punct de vedere tehnic.

De asemenea, alocarea insuficientă a mijloacelor pentru întreținerea și reparația curentă a drumurilor nu permite îmbunătățirea stării carosabilului. Mai mult ca atât, conduce și la scurtarea duratei de viață a străzilor noi sau celor reabilitate recent. Cu toate că există câteva documente strategice privind dezvoltarea orașului, inclusiv și a infrastructurii stradale, se simte lipsa unui program concludent cu privire la redresarea situației în sectorul de drumuri din mun. Chișinău. Aceasta împiedică planificarea judicioasă a resurselor pe sectoarele publice și în interiorul sectorului de drumuri.

După aprobarea bugetului, DGTPCC practic devine integral responsabilă de implementarea proiectelor. Însă, acest proces este puternic constrâns de procesul bugetar, determinat de două constrângeri: (i) întârzierea aprobării bugetului și (ii) lipsa unor proceduri suficient de stabile privind implementarea proiectelor investiționale, implementarea cărora (timpul necesar pentru identificarea necesităților, aprobării, pregătirea documentației tehnice și de tender, selectarea antreprenorului, executarea lucrărilor și recepția lucrărilor) depășește orizontul unui an bugetar. De asemenea, în anii precedenți s-a observat și o constrângere puternică ce vine de la relațiile tensionate între structurile Autorităților publice locale din mun. Chișinău: Consiliul Municipal

Chișinău, Primar, Direcțiile Generale. Ultima constrângere, în cea mai mare parte s-a datorat și lipsei unui cadru de reglementare clar cu privire la delimitarea mai exactă a responsabilităților între aceste trei structuri. Noua legea cu privire la statutul mun. Chișinău[2] vine să aducă o mai mare claritate la acest subiect, însă rămâne ca acest lucru să fie confirmat de timp.

[2] http://lex.justice.md/md/366632/

Bugetul municipal pentru infrastructura rutieră

Municipiul Chișinău alocă sume semnificative pentru menținerea și dezvoltarea gospodăriei drumurilor. Cumulativ, Direcției Generale Transport Public și Căi de Comunicații (DGTPCC) care este responsabilă de domeniu, i se alocă aproximativ ¼ din total cheltuielile bugetului municipal. Din suma dată, însă, doar circa 20 - 27 % merg către cheltuieli capitale. Totodată, cheltuielile capitale nu sunt distribuite simetric pe domenii, gospodăria drumurilor recepționând pe parcursul anilor 2012 – 2014 între 36% și 79% din totalul cheltuielilor capitale (Tabelul 1).[3]

Tabelul 1. Alocările bugetare pentru DGTPCC (mil. Lei)

	2012	2013	2014
Capitale	**136,5**	**109,0**	**186,1**
Transport auto	*22,0*	*49,0*	*56,7*
Gospodăria drumurilor	*108,0*	*39,5*	*78,1*
Organe administrative	*0,5*	*0,2*	*1,0*
Gospodăria comunală	*6,0*	*20,3*	*50,3*
Curente non-personal	**356,9**	**426,9**	**481,0**
Transport auto	*171,9*	*178,9*	*201,9*
Gospodăria drumurilor	*6,4*	*0*	*19,0*
Organe administrative	*1,3*	*1,1*	*1,3*
Gospodăria comunală	*176,8*	*245,0*	*258,7*
Cheltuieli neatribuite la alte grupe	*0,5*	*1,9*	*0,1*
Personal	**3,0**	**3,7**	**3,6**
Organe administrative	*2,9*	*3,6*	*3,5*
Cheltuieli neatribuite la alte grupe	*0,1*	*0,1*	*0,1*
Total DGTPCC	**496,4**	**539,6**	**670,7**
Total cheltuieli al bugetului municipal	**2 432,2**	**2 417,9**	**2 761,2**

Sursa: BOOST, Ministerul Finanțelor

Pe parcursul anilor 2012 – 2016 DGTPCC a procurat lucrări de reparație capitală, reconstrucție și construcție a 7 proiecte de infrastructură rutieră. Din banii bugetului municipal au fost finanțate lucrările pentru străzile Russo, Prigoreni, Ion Dumeniuc, bd. Dacia și drumul de acces spre satul Humulești. În anii 2011- 2012 au fost semnate de către Primărie două contracte de împrumut cu Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) și Banca Europeană de Investiții (BEI) pentru finanțarea lucrărilor de reabilitare a șase străzi din centrul mun. Chișinău. La finele anului 2013 în cadrul Proiectului Sectorial de Drumuri Urbane (PSDU) "Reabilitarea străzilor și a trotuarelor, crearea locurilor de parcare și modernizarea iluminatului public stradal", finanțat din banii împrumutați, a fost lansată licitația pentru Pachetul 1 de procurare a lucrărilor pentru bd. Negruzzi, Ștefan cel Mare și Sfânt și strada Vasile Alecsandri (Tabelul 2).

Tabelul 2. Statistica achizițiilor publice de lucrări capitale în infrastructura rutieră municipală

Nr.	Contractul	Semnarea contractului	Finalizarea	Operator economic	Suma (mii lei)	Tipul contractului
1	Lucrări de reparație a str. Alecu Russo	17.08.2012	31.12.13	ÎCS "Delta A.C.M. 93" SRL	75 100.0	Contract de achiziție
1.1	*Str. Alecu Russo*	*30.10.2013*	*31.12.2014*	*ÎCS "Delta A.C.M. 93" SRL*	*+6 710.9*	*Acord adițional de majorare și de prelungire a termenului*
1.2	*Str. Alecu Russo*	*03.12.2014*	-	*ÎCS "Delta A.C.M. 93" SRL*	*+ 14 873.8*	*Acord adițional de majorare*

[3] În Tabelul 1 este prezentată informația doar pentru perioada 2012 – 2014 din considerentul că Primăria mun. Chișinău a publicat pe pagina sa web doar proiectele bugetelor municipale, rapoartele de executare fiind disponibile doar pe anii 2013 – 2014.

2	Lucrări de reconstrucție a str. Prigoreni	12.12.2012	4 luni	SA "Edilitate"	4 637.1	Contract de achiziție
2.1	*Str. Prigoreni*	*12.12.2013*	*-*	*SA "Edilitate"*	*-166.6*	*Contract adițional de diminuare*
3	Reparație capitală a bd. Ștefan cel Mare (canale pentru rețele electrice)	30.09.2013	Valabil până la 31.12.14 Lucrări în 4 luni	SC "Lucet-Comerț" SRL	3 845.8	Contract de achiziție
3.1	*Bd. Ștefan cel Mare*	*09.12.2014*	*Până la 31.12.2015*	*SC "Lucet-Comerț" SRL*	*-*	*Contract adițional de prelungire a termenului*
3.2	*Bd. Ștefan cel Mare*	*17.12.2015*	*Până la 31.12.2016*	*SC "Lucet-Comerț" SRL*	*-*	*Contract adițional de prelungire a termenului*
4	Reparația capitală a str. Prof. Ion Dumeniuc (str. Studenților)	17.10.2013	Valabil până la 31.12.14 Lucrări în 7 luni	SC "Lucet-Comerț" SRL	16 180.6	Contract de achiziție
5	Lucrări de modernizare a bd. Dacia (tronsonul Grădina Botanică – Viaductul)	06.12.2013	31.12.14	SC "Topimobil" SRL	27 200.2	Contract de achiziție
5.1	*bd. Dacia*	*03.12.2014*	*Până la 31.12.2015*	*SC "Topimobil" SRL*	*-*	*Contract de prelungire a termenului*
5.2	*bd. Dacia*	*02.12.2015*	*Până la 31.05.2016*	*SC "Topimobil" SRL*	*+1 771.3*	*Acord adițional de majorare și de prelungire a termenului*
6	Reparația str. Vasile Alecsandri, bd. Negruzzi, bd. Ștefan cel Mare (Pachetul I, PSDU)	17.06.2014	12 luni	ÎCS "Delta A.C.M. 93" SRL	11 571.5 mii Euro	Contract de achiziție
6.1	*PSDU*	*23.11.2015*	*+358 zile (total durata proiectului – 723 zile)*	*ÎCS "Delta A.C.M. 93" SRL*	*-*	*Contract adițional de prelungire a termenului*
7	Lucrări de construcție a drumului de acces spre s. Humulești	11.08.2014	9 luni	ICS "Utiltrans Construct" SRL	23 930.0	Contract de achiziție
7.1	*Humulești*	*04.06.2015*	*-*	*ICS "Utiltrans Construct" SRL*	*+2 393.7*	*Acord adițional de majorare*
7.2	*Humulești*	*14.12.2015*	*Până la 31.12.2016*	*ICS "Utiltrans Construct" SRL*	*+2 909.6*	*Acord adițional de majorare și de prelungire a termenului*

Sursa: DGTPCC

Toate lucrările capitale în infrastructura rutieră menționate în Tabelul 2 au fost analizate și monitorizate pe fiecare etapă de achiziție. Excepție a fost licitația pe bd. Dacia, dosarul căruia a fost preluat de către Procuratură și nu a fost disponibil la DGTPCC.

Rezultatele analizei și monitorizării achizițiilor publice

Monitorizarea și analiza achizițiilor publice de lucrări capitale în infrastructura rutieră din mun. Chișinău s-a făcut în baza identificării riscurilor. Procesul de identificare a riscurilor a fost realizat prin intermediul unui tabel de control, completat pentru fiecare dosar de achiziție în parte. Tabelul de control aplicat în raportul dat a fost elaborat în baza metodologiilor similare elaborate de către Transparency International[4] și Ministerul Finanțelor Publice a României.[5] Abordarea generală constă în răspunsul la un set de întrebări specifice pentru fiecare etapă de achiziție publică și formulate în așa mod pentru a scoate în evidență principalele riscuri (Anexa 1).

Cum a fost menționat în capitolul precedent, au fost analizate și monitorizate șase dosare de achiziții publice a lucrărilor capitale în infrastructura rutieră. Rezultatele detaliate ale monitorizării pe fiecare dosar de achiziție sunt prezentate în anexe (Anexele 2 – 9). Principalele abateri procedurale și riscuri de corupție, care au fost identificate în procesul de monitorizare sunt prezentate în cele ce urmează.

Etapa de pre-tender

Planificarea achizițiilor. CMC a aprobat prin decizia nr. 7/12 din 28.06.2010 programul edilitar al lucrărilor de reparație a străzilor după prioritate. În programul dat au fost selectate 36 de străzi. Lista cu străzile prioritare pentru reabilitare, însă, nu conține indicatori clari în baza cărora s-ar fi făcut selectarea acestor străzi (gradul de uzură, intensitatea circulație, etc.). În lista menționată sunt indicate doar tronsonul străzii care necesită reabilitare și suprafața acestuia.

Asigurarea eficacității achizițiilor este în mare parte dependentă de existența unei bune planificări pe termen mediu și lung. La moment se poate constata că la acest capitol autoritățile municipale au mari deficiențe. Proiectele de infrastructură, în special cele ce țin de infrastructura stradală trebuie să fie dezvoltate în strictă concordanță cu Planul Urbanistic General, coordonate cu implementarea proiectelor din alte domenii (cum ar fi apa, canalizarea, etc.), precum și asigurate financiar în conformitate cu planurile financiar - bugetare pe perioade medii și lungi. Însă, acest cadru de planificare strategică și pe perioade medie de timp deocamdată nu funcționează deplin.

S-a constat că în cazul dezvoltării proiectelor din surse financiare împrumutate, mecanismul de elaborare și aprobare a proiectelor nu este unul formalizat și a creat situații de conflict între Consiliul Municipal și Primar. De asemenea, modalitatea actuală comportă riscuri bugetare pe termen lung fiindcă nu există analize și politici privind managementul datoriilor pe termen lung. Astfel, aceste constrângeri creează riscuri de elaborare, finanțare și respectiv pune în pericol buna desfășurare a proiectelor de infrastructură în general, inclusive aferente infrastructurii stradale.

De asemenea, unele lucrări capitale din perioada monitorizată nu au fost în lista de străzi prioritare din decizia menționată, e.g. str. Prigoreni, drumul de acces spre s. Humulești.

Planificarea lucrărilor de reparații este netransparentă, nu este bazată pe un management integrat al străzilor și are o bază normativă slabă. La momentul actual în Catalogul documentelor

4 ”Procurement Monitoring Guide: A Tool for Civil Society”, Transparency International, 2012.
5 N. Cornelia, G. Marcel ”Ghid practic. Misiunea de audit intern privind activitatea de achiziții publice”, Ministerul Finanțelor Publice, Unitatea Centrală de Armonizare pentru Auditul Public Intern, București 2006

normative în construcții, ediția I, 2016, care cuprinde lista documentelor normative naționale, sistematizate în conformitate cu NCM A.01.02 „Sistemul de documente normative în construcții" și documente normative în construcții ale fostei URSS, nu este inclus niciun document normativ, care să se refere expres la întreținerea și reparație străzilor și drumurilor orășenești. Lista documentelor a fost coordonată cu Primăria mun. Chişinău, Direcția Construcții Capitale.

Întreținerea și reparație străzilor și drumurilor în orașe are specificul ei, organizarea lucrărilor este dificilă având în vedere diversitatea lucrărilor și complexitatea lor. Lipsa unei reglementări tehnice nu permite abordarea complexă a planificării lucrărilor de întreținere. În condițiile stării avansate de uzură a structurii rutiere, trotuarelor și rețelelor de conducte, efectuarea lucrărilor are loc selectiv, adeseori în regim de urgență, denumite în comunicatele Primăriei "Lichidarea situației de avariere" etc. Cel puțin pentru drumurile noi sau reabilitate se pot introduce standarde de întreținere a drumurilor pentru a optimiza cheltuielile pe toată perioada de viață a acestora.

Analiza implementării proiectelor a scos la iveală **modificări frecvente în proiectele tehnice**, care sunt preponderent cauzate de erorile la etapa de planificare a achizițiilor. Amploarea modificărilor respective este de natură să schimbe foarte mult cerințele din caietele de sarcini în baza cărora au fost efectuate licitațiile. Astfel, eficiența achizițiilor scade dramatic sau poate exista riscul unor achiziții ce vor depăși costurile existente pe piață. În general, cauzele modificărilor frecvente se pot grupa în 3 categorii: (i) modificări ce vin în rezultatul voinței discreționare a persoanelor de răspundere, (ii) necesare obiectiv din cauza apariției unor elemente care nu au fost posibil (sau au fost dificil) de prevăzut la etapa de proiectare, și (iii) cele datorate erorilor de proiectare.

Un subiect separat ce ține de proiectele tehnice este legat de includerea în proiectele tehnice a cerințelor ce țin de deplasarea persoanelor cu dezabilități și privind accesibilitatea vizuală. Chiar proiectele importante, astfel ca reabilitarea străzilor din centrul capitalei nu satisfac nevoile de deplasare a persoanelor cu dezabilități. Din această cauză în februarie 2016 Asociația Obștească Centrul de asistență juridică pentru persoane cu dizabilități (CAJPD) și Asociația „Motivație" au adresat o petiție Primarului General al mun. Chișinău, prin care au solicitat introducerea modificărilor în proiectele de reparație capitală a bd. C. Negruzzi și a str. V. Alecsandri pentru a asigura respectarea accesibilității acestei categorii de persoane la infrastructura drumurilor vizate. Ulterior, în cadrul unui proces de judecată intentat la cererea CAJPD, instanța de judecată a obligat proiectantul și Direcția Generală Transport Public și Căi de Comunicație mun. Chișinău să introducă modificările necesare, ce țin de accesibilitatea persoanelor cu dizabilități, în proiectele de reparație capitală a drumurilor menționate. Asigurarea condițiilor de accesibilitate a persoanelor cu dizabilități la infrastructura drumurilor a fost omisă și în cadrul proiectării lucrărilor de reparație capitală a bd. Stefan cel Mare și Sfânt din mun. Chișinău, fapt constatat de CAJPD în urma evaluării proiectului tehnic de reparație capitală a bd. Ștefan cel Mare și Sfânt. Astfel, a fost inițiat un alt proces de litigare strategică împotriva autorităților publice responsabile.

Planurile de achiziții. DGTPCC elaborează planuri de achiziții, dar ele nu sunt publicate pe pagina web a instituției sau a Primăriei. De asemenea, s-au identificat mai multe cazuri când suma indicată în planul de achiziții pe o anumită lucrare nu coincidea cu cea din anunțul de intenție publicat în Buletinul Achizițiilor Publice (BAP), deși ambele documente datau din aceeași lună. Astfel de discrepanțe au fost identificate la toate achizițiile monitorizate, cu excepția lucrărilor pentru str. Prigoreni și PSDU.

Etapa de tender

Documentația standard. În documentația standard au fost comise de către DGTPCC anumite abateri de la cadrul normativ existent la momentul pregătirii acestora. În special, s-a inclus ca instrument financiar de garanție a ofertei asigurarea răspunderii contractuale prin intermediul companiilor de asigurare. Acest instrument, însă, nu este stipulat în Regulamentul privind achizițiile publice de lucrări și nu putea fi inclusă de către AC.[6]Abaterea respectivă a fost depistată în cadrul a trei licitații publice - str. Prigoreni, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt (canale pentru rețele electrice) și str. Ion Dumeniuc.

Activitatea grupului de lucru. Au fost depistate unele abateri ce țin de constituirea și activitatea grupului de lucru. Și anume, ordinul de constituire a grupului de lucru a fost emis după lansarea procedurii de achiziții publice (str. A. Russo), compoziția grupului de lucru a variat la deschiderea ofertelor și la evaluarea acestora, fără să fi reflectat acest lucru în procesele-verbale (str. A. Russo și str. Ion Dumeniuc), precum și faptul că nu au fost semnate toate declarațiile de imparțialitate de către membrii grupului de lucru (str. A. Russo).

Riscuri de coluziune. În cadrul a trei licitații monitorizate s-au depistat riscuri majore de coluziune între companiile participante. Într-un caz, companiile participante aveau o lungă istorie de colaborare și susținere reciprocă în cadrul licitațiilor terțe, fiind vorba de S.C. ”Straco-Grup” SRL și S.C. ”Delta ACM 93” SRL, care au participat la licitația pentru str. A. Russo. În al doilea caz, companiile participante ”Comalion & Co” SRL și ”Lucet – Comerț” SRL aveau adresă juridică comună și au participat în cadrul licitației pentru bd. Ștefan cel Mare și Sfânt (canale pentru rețele electrice). În al treilea caz o companie cu o vastă experiență în achiziții a depus, cel mai probabil, oferta sa comercială cu anumite abateri de la Documentația standard pentru a fi descalificată ulterior. Și anume, în cazul licitației pentru drumul de acces spre s. Humulești, compania S.A. ”Edilitate” a fost descalificată din acest motiv. În general, gradul de competiție este redus în achizițiile publice în domeniul infrastructurii drumurilor din mun. Chișinău și acest mediu concurențial sporește, la rândul său, riscurile de coluziune și de corupție.

Riscurile de corupție. Riscurile date, în primul rând, s-au manifestat prin favorizarea unor agenți economici din partea grupului de lucru. Astfel, în cadrul licitației publice pentru procurarea lucrărilor de construcție a drumului de acces spre s. Humulești comisia de evaluare a descalificat compania ”Lincons” SRL pe motiv de necorespunderii unor criterii de experiență, fără a cere informație adițională despre experiența precedentă. Totodată, grupul de lucru nu a descalificat și compania câștigătoare ICS ”Utiltrans Construct”, deși și aceasta nu a corespuns tuturor cerințelor din Documentația standard. Alt caz cu risc major de corupție ține de licitația în cadrul PSDU (str. V. Alecsandri, bd. Negruzzi și Ștefan cel Mare și Sfânt). În urma desfășurării licitației a fost desemnată câștigătoare compania S.C. ”Delta ACM 93” SRL, deși ea a nu a corespuns într-u totul cerințelor privind experiența precedentă.

Un alt indicator prin care se poate detecta existența atât riscurilor de corupție,cât și celor de coluziune este raportul dintre prețul oferit de compania câștigătoare și prețul estimat inițial de AC. În cazurile când lipsește concurența și există riscurile menționate acest raport tinde să fie mai mare sau egal ca unu.[7] În cazul achizițiilor monitorizate, toate contractele câștigate au avut

[6] http://lex.justice.md/index.php?action=view&view=doc&lang=1&id=336027

[7] S. S. Padhi, P. K. J. Mohapatra ”Detection of collusion in government procurement auctions”, Journal of Purchasing & Supply Management 17 (2011) 207-221.

o valoare aproape egală sau mai mare decât sumele inițial planificate. Este de menționat că în toate dosarele de achiziții, cu excepția str. Prigoreni și PSDU, s-a depistat o coincidență egală sau aproape egală de 100% în raportul dintre prețul câștigător și cel planificat. Astfel de coincidență are o probabilitate extrem de mică din punct de vedere statistic.

Implicarea societății civile în grupurile de lucru din cadrul DGTPCC. Reprezentanții echipei proiectului de monitorizare a achizițiilor au participat la evaluarea licitației publice de achiziție a serviciilor de întreținere a infrastructurii căilor de comunicații din mun. Chișinău pentru anul 2016. În cadrul desfășurării procedurii menționate s-au produs câteva încălcări a cadrului legal existent din partea DGTPCC. Una din ele a fost semnarea procesului verbal de deschidere a ofertelor de o persoană care nu a fost prezentă la ședința de deschidere. A doua încălcare a constat în ignorarea reprezentantului "Expert-Grup" și neincluderea poziției separate în darea de seamă transmisă către AAP.

Etapa de post-tender

Modificarea contractelor. În cazul achizițiilor monitorizate s-a depistat un proces îngrijorător din punct de vedere al frecvenței modificării contractelor de bază. Din toate contractele analizate, doar cel pentru strada I. Dumeniuc nu a fost modificat, restul sau au suferit ajustări de extindere a perioadei de lucrări, sau de majorare a sumei contractului. A fost doar o singură diminuare a contractului inițial în cazul str. Prigoreni cu circa 4%, dar suma contractului încheiat a fost deja cu 15% mai mare decât suma estimată în planul de achiziții. Cauzele cheie de modificare frecventă a contractelor sunt pregătirea slabă a proiectelor și a șantierelor de lucrări de către AC.

Multe modificări ale proiectului au fost pentru strada Aleco Russo din cauza depistării unor rețele neindicate în planurile topografice, și din dorința de a fluidiza traficului și a spori siguranța circulației (adăogarea a doua cercuri cu sens giratoriu). Apoi urmează drumul de acces spre satul Humulești unde modificările au fost dictate de armonizarea proiectului la schimbările pe zona șantierului. De asemenea, schimbări de proiecte intervin și la executarea lucrărilor pe străzile Ștefan Cel Mare și Sfânt, Negruzzi și Vasile Alecsandri.

Întreținerea intrărilor în proprietăți, blocuri locative, șantiere în construcții este o mare problemă pentru mun. Chișinău. Practica arată că unul din principalii factori ai poluării și deteriorării îmbrăcămintei rutiere pe sectoarele adiacente sunt scurgerile de apă din platformele șantierelor, intrarea – ieșirea utilajelor și camioanelor grele, circulația autobasculantelor și a camioanelor, încărcate cu pământ, nisip, deșeuri din demolări etc., care nu prelată de protecție asupra benei. Adeseori camioanele, utilajele și tractoarele descarcă noroiul de pe pneuri pe partea carosabilă, astfel apărând riscuri de accidente rutiere din cauza reducerii aderenții pneurilor cu îmbrăcămintea rutieră. Cadrul legal privind respectarea cerințelor de protejare a străzilor nu se respectă sau e foarte permisiv. De asemenea se poate constata și o impunere foarte joasă din partea autorităților. Unii șoferi preferă să plătească o amendă decât să facă o cursă mai lungă pentru a evita sectorul cu îmbrăcăminte rutieră slabă pe care o distrug.

Una din cele mai mari grupuri de probleme identificate este legată de organizarea efectuării lucrărilor de reparații și construcții. Aici se pot menționa deficiențe la redirecționarea transportului, managementul fluxului de transport, asigurarea protecției publicului și deplasării temporare a persoanelor, precum și întârzieri în organizarea și pregătirea șantierului pentru

lucrări. Responsabil pentru existența unor astfel de deficiențe se fac în primul rând structurile municipale, chiar dacă unele din măsuri trebuie să fie asigurate de către antreprenor.

■ Concluzii și recomandări

Monitorizarea și analiza achizițiilor publice de lucrări capitale la infrastructura rutieră în mun. Chișinău a scos în evidență mai multe abateri procedurale și riscuri de corupție în cadrul DGTPCC și conducerea primăriei. De asemenea, s-a constat că indiferent de procedurile aplicate pentru efectuarea achizițiilor publice, naționale sau a instituțiilor financiare internaționale, problemele constatate sunt similare. Astfel, se poate face concluzia că cadrul general privind efectuarea achizițiilor nu este o constrângere primordială, chiar dacă are nevoie de a fi îmbunătățit.

Problemele identificate în cadrul monitorizării achizițiilor **publice pot fi sistematizate în patru grupe interconectate: (i) problemele ce țin de planificarea pe termen mediu și lung a lucrărilor capitale la infrastructura rutieră, (ii) calitatea proiectelor tehnice; (iii) formarea și activitatea grupurilor de lucru pentru efectuarea achizițiilor; și (iv) organizarea lucrărilor de construcții.** Anticipând, este bine de menționat că toate problemele identificate își au originea în 5 cauze sau probleme primordiale: (i) *capacitatea instituțională redusă a structurilor autorităților publice locale din mun. Chișinău; (ii) problemele de integritate a funcționarilor și oficialilor; (iii) baza normativă tehnică slab dezvoltată; (iv) supervizarea insuficientă din partea CMC; și (v) existența unui mediu general în care o perioadă lungă de timp lupta cu corupția nu a dat rezultate. O reprezentare grafică a problemelor identificate este prezentată în Anexa 10.*

Problemele ce țin de planificarea pe termen mediu și lung se manifestă în lipsa programelor de dezvoltare a infrastructurii drumurilor ca parte integrantă a dezvoltării mun. Chișinău. Sunt documente care rezultă direct din Planul Urbanistic General și sunt coordonate cu proiectele de dezvoltare a rețelelor de apă, canalizare, comunicații, etc. De asemenea, o alta componentă importantă a cadrului de planificare pe termen mediu și lung este existența unui mecanism de planificare financiar–bugetar, astfel încât proiectele implementate să fie asigurate financiar, dar respectând totodată regulile de prudență bugetară.

Calitatea joasă a proiectelor tehnice este o altă grupă de probleme ce se manifestă prin formularea insuficient de clară a temelor de proiect pentru proiectanți. Elaborarea acestora deseori nu ține cont de politicile privind mediul, deplasarea persoanelor cu dezabilități (locomotorii, auz, văz), nu se i-au în calcul completamente dezvoltarea transportului public, deplasarea bicicliștilor și a pietonilor, au loc intervenții discreționare în proiect din partea persoanelor de răspundere și au loc importante scăpări, ducând în final la modificări frecvente în proiect pe perioada implementării și respectiv pierderi financiare. De asemenea, la finalul lucrărilor de construcție în cazul depistării unor probleme de calitate este dificil de determinat a cui a fost vina, a proiectantului sau a antreprenorului.

Activitatea grupurilor de lucru este cea mai importantă structură de organizare a licitațiilor și de implementare a proiectelor. Din această cauză componența grupurilor de lucru trebuie să asigure un nivel înalt de profesionalism și integritate. De asemenea, grupurile de lucru trebuie să fie capabile să apeleze la expertize specializate dacă apar situații în care membrii grupurilor de lucru nu le acoperă. Una din cele mai mari deficiențe constatate se referă la lipsa instrumentelor în lupta cu schemele de coluziune.

Problemele constatate la capitolul organizarea lucrărilor de construcții se manifestă prin crearea incomodităților la circulația pietonilor și transportului, ambuteiaje, pierderi suplimentare pentru agenții economici din zona lucrărilor, probleme de mediu. Organizarea lucrărilor și

managementul contractului de achiziții depind aproape în întregime de capacitatea instituțională a structurilor municipale.

Analiza efectuată a relevat că problemele existente în achizițiile publice pentru sectorul de drumuri efectuate în mun. Chișinău au un caracter complex, ce depășesc cu mult domeniul ce ține strict de achiziții. Astfel, pentru redresarea situației sunt necesare următoarele măsuri:

Capacitățile de planificare a autorităților municipale

- Programul de dezvoltare a infrastructuri rutiere. Elaborarea programului de dezvoltare a infrastructurii rutiere în mun. Chișinău. Acest document va fi elaborat de către Primăria municipiului în baza Planului Urbanistic General, Strategiei de dezvoltare a transportului public, obiectivelor de dezvoltare a transportului urban și să fie asigurat financiar anual din bugetul municipal și sursele atrase.

  În anexa Deciziei CMC nr. 7/12 din 28.06.2010 de aprobarea a Programului respectiv sunt numerotate străzile prioritare și suprafața acestora. Se recomandă modificarea anexei respective cu includerea informației adiționale, e.g. gradul de uzură, intensitatea traficului, criteriile de prioritizare, costuri estimative, perioada estimativă a desfășurării lucrărilor, etc. Includerea acestei informații va spori argumentarea deciziei de a face prioritare anume aceste străzi și de a monitoriza în ce măsură de respectă prioritatea stabilită;

- Planificarea bugetară. Dezvoltarea mecanismelor de planificare bugetară pe termen mediu și lung prin elaborarea politicii de împrumutare, implementarea planificării bugetare pe termen mediu;

- Planificarea anuală. Elaborarea programelor anuale de reparație, reabilitare și construcție a drumurilor/străzilor. Acest document se elaborează în baza documentelor pe termen mediu și lung, rapoartelor anuale privind starea rețelei rutiere și transport;

- Regulamentul privind elaborarea, aprobarea și achiziționarea proiectele de infrastructură. Proiectele ce țin de reabilitarea și construcția străzilor fac parte din proiectele de infrastructură însă au anumite particularități. În acest sens se recomandă elaborarea unui regulament privind elaborarea, aprobarea și implementarea proiectelor de infrastructură, inclusiv celor din domeniul rutier. Documentul va stipula (i) procesele de evaluare, fundamentare, aprobare a proiectelor; (ii) concretizarea raporturilor dintre CMC și primărie pentru a exclude conflictele și imixiunile Primarului și Consilierilor în procesele de efectuare a achizițiilor publice; (iii) desemnarea DGTPCC ca Autoritate Contractantă unică în domeniul său de competențe (chiar și în cazul când Primăria angajează împrumutul); (iv) specificare proiectelor din domeniul rutier care pot fi executate de alte structuri ale primăriei; (v) clarificarea modului în care se semnează contractele de achiziții și amendamentele la acestea cu menționarea condițiilor în care aprobarea sau reaprobarea de către consiliu este obligatorie; (vi) procedura de formare a grupurilor de lucru și de atragere a experților; (vii) raportarea, informarea, implicarea și transparența, etc.;

- Sporirea calității proiectelor tehnice. Pentru sporirea calității proiectelor tehnice este necesar de îmbunătățit calitatea temelor de proiectare, să se treacă la modul de

proiectare unde este posibil de viitorii executanți (Contractor designed) și să se sporească transparența și implicarea publicului la etapa de proiectare. De asemenea, la această etapă sunt necesare măsuri de asigurare, că proiectele corespund politicilor de mobilitate și accesibilitate municipale, care urmează a fi elaborate și aprobate de către Consiliul Municipal. Proiectele tehnice trebuie făcute publice, ceea ce în prezent nu se face. Mai mult, având în vedere, posibilitățile tehnologice actuale este necesar ca proiectele tehnice să fie făcute în imagini planimetrice, bi sau tridimensionale pentru a putea fi vizualizat rezultatul final al lucrărilor de proiectare.

Transparența autorităților municipale

- **Transparența bugetară.** La momentul actual Primăria nu asigură publicarea pe pagina sa web a rapoartelor de executare a bugetului municipal. Sunt disponibile doar rapoartele pentru anii 2014 și 2013.[8] Se recomandă elaborarea și publicarea rapoartelor de executare a bugetului municipal în timp rezonabil pentru anul precedent;

- **Transparența decizională.** Pe pagina web oficială a Primăriei mun. Chișinău nu sunt publicate toate proiectele de decizie ale CMC și practic nici o decizie în variantă finală/aprobată de CMC, ceea ce creează situații de coliziune juridică, e.g. cu Art. 20, alin 5, al Legii privind administrația publică locală nr. 436 din 28.12.2006. Astfel de argumente s-au adus și în cazul aprobării contractelor de împrumut cu BERD și BEI (Anexa 9). Astfel, se recomandă ca Secretariatul CMC să asigure publicarea mai riguroasă a proiectelor de decizie ale CMC și mai ales deciziile aprobate în varianta lor finală (CMC (p. 198, lit. d) din Regulamentul privind constituirea și funcționarea Consiliului Municipal Chișinău);[9]

- **Rapoartele de activitate.** Elaborarea și publicarea rapoartelor de activitate de către Primărie și instituțiile subordonate are un caracter intermitent. Ultimul raport al DGTPCC a fost publicat tocmai pe data 11.06.2014.[10]Se recomandă ca elaborarea și publicarea rapoartelor de activitate să fie făcută regular de către instituțiile subordonate sau să fie elaborat un raport agregat anual la nivel de Primărie pe toate aceste instituții.

Direcția Generală Transport Public și Căi de Comunicații

- **Sporirea capacității instituționale.** Implementarea uni plan lărgit de dezvoltare profesională și instituțională a Direcției, care va include pregătirea profesională a funcționarilor, elaborarea ghidurilor de activitate, inclusiv legate de achiziții, implementarea programelor de management al drumurilor, elaborarea documentației tehnice privind reparația și întreținerea drumurilor. De asemenea, reorganizarea Direcției în conformitate cu Strategia de Transport a Municipiului Chişinău elaborată în cadrul Proiectului de Transport Public din Chişinău Programul de consultanță privind reglementarea şi restructurarea transportului public (2013);

- **Competiția în cadrul achizițiilor publice.** Gradul de competiției în cadrul licitațiilor organizate de DGTPCC este destul de redusă. Pentru a spori numărul companiilor participante se recomandă ca Direcția să elaboreze o bază de date, în care să fie incluse

[8] http://www.chisinau.md/lib.php?l=ro&idc=677&nod=1&
[9] http://www.chisinau.md/doc.php?l=ro&idc=511&id=15930
[10] http://www.chisinau.md/lib.php?l=ro&idc=623&year=&month=&day=&page=2

potențialele companii din domeniu și să petreacă campanii de informare despre achizițiile planificate, în afara perioadelor de lansare a oricărei licitații.

- **Planurile de achiziții.** DGTPCC nu publică planurile de achiziții. Este imperativ ca documentele respective să fie publicate pe pagina Direcției sau a Primăriei.

- **Elaborarea și aprobarea planului de integritate** la nivel de Direcție;

- **Sporirea capacității de management a proiectelor.** Pentru depășirea problemelor legate de elaborarea documentelor, pregătirea șantierului, organizarea lucrărilor de construcție etc., se recomandă aplicarea conceptului de management pe proiecte. Pentru proiectele de infrastructură peste o anumită valoare se va desemna un manager de proiect și echipa de proiect (o echipa de proiect poate avea mai multe proiecte);

- **Sporirea capacității de comunicare și informare a publicului privind executarea proiectelor**. Elaborarea unui ghid privind consultarea, informarea și comunicarea cu publicul referitor la proiectele ce urmează a fi elaborate sau care sunt în curs de implementare. Scopul acestui regulament este de a ajuta Direcția să asigure o comunicare efectivă cu părțile interesate și public, pentru a armoniza interesele și a exclude apariția problemelor la etapele mai înaintate a proiectului, a asigura transparența la nivel de fiecare proiect.

Ministerul Finanțelor

- **Ghid privind riscurile de coluziune.** Din experiența monitorizării achizițiilor publice în cadrul DGTPCC s-a constat că AC nu are un mecanism elaborat, care să descrie pașii concreți de acțiune în cazul depistării riscurilor de coluziune în achiziții. Lacune similare s-a constat și la alte AC municipale, e.g. Direcțiile de educație de sector.[11] Astfel, este imperios ca Ministerul Finanțelor (MF) împreună cu alte instituții relevante precum Consiliul Concurenței și Centrul Național Anticorupție să elaboreze un astfel de ghid. El trebuie să includă principalii indicatori de risc pentru depistarea schemelor de coluziune, precum și pașii pe care trebuie să-i întreprindă o AC în cazul depistării acestor riscuri.

- **Ajustarea cadrului normativ-legal.** În urma monitorizării și analizei achizițiilor publice în cadrul DGTPCC au fost depistate mai multe lacune în cadrul normativ-legal existent. În Tabelul 3 sunt enumerate principalele propuneri de ajustare a cadrului respectiv:[12]

Tabelul 3. Propuneri de ajustare a cadrului normativ-legal de achiziții publice

Documentul	Textul inițial	Propuneri de modificare	Explicații
Legea nr. 131 din 03.07.2015 privind achizițiile publice	**Articolul 9.** Atribuțiile de bază ale Agenției Achiziții Publicec) întocmeşte, actualizează şi menține Lista operatorilor economici calificați şi Lista de interdicție a operatorilor economici;	**Articolul 9.** Atribuțiile de bază ale Agenției Achiziții Publice c) întocmeşte, actualizează,menține și publică Lista operatorilor economici calificați şi Lista de interdicție a operatorilor economici;	În textul inițial nu era indicat expres că Listele sunt obligatorii pentru publicare. Se propune de inclus expres și cuvântul "publică".
	Articolul 24. Lista operatorilor economici calificați (3) Lista operatorilor economici calificați este întocmită, actualizată şi	**Articolul 24.** Lista operatorilor economici calificați (3) Lista operatorilor economici calificați este întocmită, actualizată,	În textul inițial nu era indicat expres că Lista este obligatorie pentru publicare. Se propune de

[11] Iurie Morcotîlo "Achizițiile publice în sistemul educațional din mun. Chișinău: Raport de evaluare și monitorizare", Expert – Grup, 2016.
[12] Propunerile au fost formulate doar pentru actele normativ-legislative aprobate în ultimii doi ani după intrarea în vigoare a Legii nr. 131 din 03.07.2015 privind achizițiile publice. Cauza principală este că restul actelor normative adoptate până la data intrării în vigoare a legii menționate vor fi modificate ulterior.

	întreținută de către Agenția Achiziții Publice conform regulamentului aprobat de Guvern.	întreținută și publicată de către Agenția Achiziții Publice conform regulamentului aprobat de Guvern.	inclus expres și cuvântul ”publicată”.
	Articolul 25. Lista de interdicție a operatorilor economici (2) Lista de interdicție a operatorilor economici este întocmită, actualizată şi întreținută de către Agenția Achiziții Publice conform regulamentului aprobat de Guvern.	**Articolul 25.** Lista de interdicție a operatorilor economici (2) Lista de interdicție a operatorilor economici este întocmită, actualizată, întreținută și publicată de către Agenția Achiziții Publice conform regulamentului aprobat de Guvern.	În textul inițial nu era indicat expres că Lista este obligatorie pentru publicare. Se propune de inclus expres și cuvântul ”publicată”.
	Articolul 28. Anunțul de participare (1) Autoritatea contractantă este obligată să publice în Buletinul achizițiilor publice şi pe pagina web a Agenției Achiziții Publice anunțul de participare în toate cazurile prevăzute de prezenta lege, conform procedurii de achiziție aplicate.	**Articolul 28.** Anunțul de participare (1) Autoritatea contractantă este obligată să publice în Buletinul achizițiilor publice şi ~~pe pagina web a Agenției Achiziții Publice~~ în SIA RSAP anunțul de participare în toate cazurile prevăzute de prezenta lege, conform procedurii de achiziție aplicate.	De fapt anunțurile respective se publică în SIA RSAP, care este accesibil și de pe pagina oficială a AAP. Formularea actuală, însă, creează impresia că se publică pe pagina web a AAP și nu în SIA RSAP. Astfel, se propune să fie expres menționat că anunțurile date se publică în SIA RSAP.
	Articolul 28. Anunțul de participare (5) În scopul asigurării unei transparențe maxime, autoritatea contractantă are dreptul de a publica anunțul de participare şi în alte mijloace de informare în masă, naționale sau internaționale, dar numai după publicarea anunțului respectiv în Buletinul achizițiilor publice şi pe pagina web a Agenției Achiziții Publice. Anunțul publicat şi în alte mijloace de informare locale, naționale sau internaționale va menționa numărul şi data Buletinului achizițiilor publice în care a fost publicat inițial anunțul şi nu va conține alte informații decît cele publicate în buletinul respectiv.	**Articolul 28.** Anunțul de participare (5) În scopul asigurării unei transparențe maxime, autoritatea contractantă are dreptul de a publica anunțul de participare şi în alte mijloace de informare în masă, naționale sau internaționale, dar numai după publicarea anunțului respectiv în Buletinul achizițiilor publice şi ~~pe pagina web a Agenției Achiziții Publice~~ în SIA RSAP. Anunțul publicat şi în alte mijloace de informare locale, naționale sau internaționale va menționa numărul şi data Buletinului achizițiilor publice în care a fost publicat inițial anunțul şi nu va conține alte informații decît cele publicate în buletinul respectiv.	
	Articolul 61. Condițiile prezentării ofertelor (7) Oferta recepționată de autoritatea contractantă după expirarea termenului de depunere a ofertelor nu se deschide şi se restituie operatorului economic care a prezentat-o.	**Articolul 61.** Condițiile prezentării ofertelor (7) Oferta recepționată de autoritatea contractantă după expirarea termenului de depunere a ofertelor nu se deschide, se înregistrează şi se restituie operatorului economic care a prezentat-o, cu consemnarea în procesul-verbal de deschidere.	Au fost cazuri de contestații din partea agenților economici, când AC nu a putut demonstra că ofertele nu a fost depuse în termen.[13] Astfel, de recomandă de inclus în articolul dat expres necesitatea de a înregistra ofertele depuse după termen.
	Articolul 73. Darea de seamă privind procedura de achiziție publică (2) Informațiile specificate la alin. (1) lit. a) şi c) se prezintă la solicitarea oricărei persoane, după acceptarea ofertei sau după terminarea procedurii de achiziție publică care nu s-a soldat cu încheierea unui contract. (3) Informațiile specificate la alin. (1) lit. c), h), i) şi j) se prezintă la cererea operatorilor economici care au depus oferte sau cereri pentru preselecție, după acceptarea ofertei sau după terminarea procedurii de achiziție	**Articolul 73.** Darea de seamă privind procedura de achiziție publică (2) Informațiile specificate la alin. (1) ~~lit. a) şi c)~~ se prezintă la solicitarea oricărei persoane, după acceptarea ofertei sau după terminarea procedurii de achiziție publică care nu s-a soldat cu încheierea unui contract. ~~(3) Informațiile specificate la alin. (1) lit. c), h), i) şi j) se prezintă la cererea operatorilor economici care au depus oferte sau cereri pentru preselecție, după acceptarea ofertei sau după~~	Informația din darea de seamă specificată în alin. (1) nu poate constitui secret comercial și să prejudicieze interesele economice ale agenților economici, fiindcă această informație este prezentată într-un format rezumativ și nu dezvăluie detaliile din ofertele lor comerciale. Astfel, se recomandă ca darea de seamă să fie disponibilă tuturor

[13] http://tender.gov.md/sites/default/files/decizii/prodagrotrade16-00737.pdf

	publică ce nu s-a soldat cu încheierea unui contract. Cu excepția cazurilor în care instanța de judecată o cere, autoritatea contractantă nu divulgă informațiile specificate la alin. (1) lit. d) dacă divulgarea acestora contravine legislației şi intereselor statului, prejudiciază interesele comerciale legitime ale părților sau împiedică concurența loială.	~~terminarea procedurii de achiziție publică ce nu s-a soldat cu încheierea unui contract. Cu excepția cazurilor în care instanța de judecată o cere, autoritatea contractantă nu divulgă informațiile specificate la alin. (1) lit. d) dacă divulgarea acestora contravine legislației şi intereselor statului, prejudiciază interesele comerciale legitime ale părților sau împiedică concurența loială.~~	persoanelor terțe în întregime.
Regulamentul privind achizițiile publice de lucrări (HG nr. 669 din 27.05.2016)	127. Garanția pentru ofertă se poate exprima în lei moldoveneşti sau în valută străină şi poate fi constituită, după cum se va preciza în documentația de atribuire, prin una dintre următoarele forme: 1) scrisoare de garanție bancară; 2) transfer pe contul autorității contractante; 3) cauțiune; 4) acreditivul „stand-by"; 5) alte forme care nu contravin legii.	127. Garanția pentru ofertă se poate exprima în lei moldoveneşti sau în valută străină şi poate fi constituită, după cum se va preciza în documentația de atribuire, prin una dintre următoarele forme: 1) scrisoare de garanție bancară; 2) transfer pe contul autorității contractante; 3) cauțiune; 4) acreditivul „stand-by"; ~~5) alte forme care nu contravin legii.~~ Lista exhaustivă a instrumentelor financiare de garanție pentru ofertă.	Se propune de specificat toate instrumentele financiare de garanție pentru ofertă. Exemplu ar fi p. 152 din Secțiunea 11. Garanția pentru ofertă din Regulamentul privind achizițiile publice de lucrări.14 Din experiența monitorizării, unele autorități contractante încălcau şi lista specificată în unele achiziții cu risc major de corupere, apelând la unele forme de garanție destul de riscante –garanții din parte unor companii de asigurări în situații financiare precară. Ar fi bine de stabilit o listă comună şi exhaustivă pentru toate regulamentele în baza unei analize de risc a instrumentelor respective în Republica Moldova.
Regulament cu privire la activitatea grupului de lucru pentru achiziții (HG nr. 667 din 27.05.2016)	20) să întocmească Registrul de evidență a cererilor parvenite de la societatea civilă, Registrul de evidență a cererilor de participare şi Registrul de înregistrare a ofertelor depuse de operatorii economici;	20) să întocmească conform Anexei nr. 2 Registrul de evidență a cererilor parvenite de la societatea civilă, Registrul de evidență a cererilor de participare, Registrul de înregistrare a ofertelor depuse de operatorii economici şi Registru de înregistrare a contractelor;	Actualmente nu există un model-tip a unui registru de înregistrare a contractelor atribuite în cadrul achizițiilor publice. Evidența acestor contracte este dusă în niște caiete şi completate de la mână. Se recomandă includerea ca model-tip în Anexă a Registrelor specificate..
	22) să anunțe neîntîrziat organele de resort despre depistarea cazurilor de fraudă sau corupție în procesul realizării procedurilor de achiziție publică;	22) să anunțe neîntîrziat organele de resort despre depistarea cazurilor de fraudă, corupție şi a practicelor anticoncurențiale în procesul realizării procedurilor de achiziție publică;	Se propune de inclus ca obligație a grupului de lucru raportarea practicelor anticoncurențiale. Din formularea actuală nu reiese că ele trebuie să fie raportate. Un ajutor pentru grupurile de lucru vor fi ghidurile practice în acest domeniu.

[14] http://lex.justice.md/index.php?action=view&view=doc&lang=1&id=336027

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor

Se propune de adus în concordanță prevederile ce țin de perioada de garanție pentru lucrări din HG nr. 285 din 23.05.1996 cu privire la aprobarea Regulamentului de recepție a construcțiilor și instalațiilor aferente (pct. 36) cu cele din HG nr. 1121 din 10.12.2010 cu privire la aprobarea Documentației standard pentru realizarea achizițiilor publice de lucrări (pct. 10.2).

Anexe

Anexa 1. Chestionar model

Întrebare	Comentariu
1. Pre-tender	
Identificarea necesităților	
În ce măsură programul de achiziții publice este fundamentat și corelat cu politica de realizare a obiectivelor entității publice?	
În ce măsură au fost luate în vedere necesitățile de acces a persoanelor cu dezabilități, pietoni, protecția mediului, bicicliști, accesul pe drumuri secundare, curți, etc.?	
Au fost identificate abateri în procesul alegerii procedurii de atribuire a contractului de achiziție publică?	
Planul de achiziții	
Elaborează autoritatea contractantă planuri de achiziții?	
Sunt făcute publice planurile de achiziții?	
Corespunde structura planului de achiziții prevederilor normative?	
2. Tender	
Publicarea anunțului de intenție	
Respectă anunțul de intenție conținutul minim de informații?	
Cuprinde anunțul de intenție in comun achiziții de produse, lucrări si servicii?	
Este anunțul de intenție publicat în termenul legal?	
Promovarea informației despre tender	
Respectă anunțul de participare condițiile de conformitate?	
Anunțurile de participare publicate în alte mijloace de informare conțin informații diferite de cele apărute în BAP?	
Constituirea Documentației standard	
In ce măsură Caietul de Sarcini respectă necesitățile identificate?	
Respectarea cerințelor de mediu, sociale, sănătate și securitate	
Îndeplinește Documentația standard condițiile de conformitate?	
Cuprinde Documentația standard specificații redactate în favoarea unui anumit agent economic?	
Restricționează Documentația standard posibilitatea depunerii ofertelor de către toți ofertanții?	
Constituirea comisiilor de evaluare	
Îndeplinește decizia de numire a comisiei de evaluare condițiile de conformitate?	
Au membrii comisiei de evaluare pregătire profesională și experiență relevantă în domeniu?	
Există incompatibilitate între membri comisiei de evaluare si ofertanți (nu toate declarațiile de confidențialitate și imparțialitate au semnătura membrilor comisiei de evaluare)?	
A fost constituită doar o singură comisie de evaluare pentru atribuirea mai multor contracte de achiziții?	
Completările la Documentația standard și dreptul de a solicita clarificări	
Au fost respectate termenele de răspuns la solicitările de clarificări?	
Au fost transmise clarificările și completările la Documentația standard tuturor ofertanților care au primit documentația inițiala?	
Deschiderea și calificarea ofertelor	
Examinarea ofertelor s-a realizat la sediul autoritarii contractante?	
Respectă procesul-verbal de deschidere a ofertelor cerințele de conformitate?	
Au fost acceptate oferte nedepuse la termen?	
Au fost restricționate numărul ofertelor depuse?	

Au fost modificate/retrase oferte în perioada de valabilitate?	
Examinarea și evaluarea ofertelor	
Îndeplinește raportul de evaluare a ofertei și propunerea de atribuire a contractului condițiile de conformitate?	
Este comunicat rezultatul evaluării participanților?	
Încheierea contractului de achiziție publică	
Încheierea contractului de achiziție respectă condițiile de conformitate?	
Există diferențe între termenii prevăzuți în caietul de sarcini și termenii cuprinși în contractul de achiziție încheiat?	
Anunțul de atribuire	
Anunțul de atribuire respectă condițiile de conformitate?	
3. Post-tender	
Modificarea contractului	
Sunt careva modificări a contractului după procedura de atribuire, care au dus la majorări semnificative a costului și termenului final?	
Implementarea contractului	
Sunt înregistrate abateri ce țin de volumul lucrărilor/produselor livrate?	
Sunt respectate regulile de securitate (masuri protecție pietoni, vecini, zgomot, etc.)?	
Sunt respectate regulile/măsurile de protecție a mediului?	
Este asigurat accesul persoanelor cu dezabilități, pietonilor, bicicliștilor?	
Sunt înregistrate abateri ce țin de calitatea lucrărilor/produselor livrate?	

Sursa: Transparency International și Ministerul Finanțelor Publice al României (ajustat)

Anexa 2. Lucrări de reparație capitală și reabilitare a bd. Alecu Russo

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. Dimo 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.

Populația sectorului Ciocana este una din cele mai mobile din orașul Chișinău, iar strada Alecu Russo este principala arteră care leagă sectorul de alte sectoare ale orașului și este una din cele mai aglomerate din capitală. Pe această stradă circulă 5 rute de troleibuz (13, 16, 21, 23, 24, 26), 1 rută de autobuz (5) și 8 rute de maxi taxi (116, 117, 119, 121, 123, 129, 140, 166).

Din cauza stării deosebit de defectuoasă a străzilor din municipiu și adresărilor numeroase ale cetățenilor, Consiliul Municipal Chișinău la 28 iunie 2010 luat decizia Nr 7/12 ”Cu privire la programul edilitar de reparație a străzilor din municipiul Chișinău”, conform căreia a fost lansată procedura de reparație capitală a străzii A. Russo cu suprafața totală de 35°905 m.p. fiind plasată pe locul doi în lista de priorități. De menționat, că a fost indicat sectorul str. M.Sadoveanu – bd. Moscova, și nu bd. Mircea cel Bătrân - bd. Moscova. Finanțarea programului edilitar a fost aprobată prin decizia CMC nr. 1/1 din 10 februarie 2011, Anexa 34 ”Cu privire la aprobarea bugetului municipiului Chișinău” în suma de 191167,5 mii lei.

Abateri procedurale depistate și riscuri de corupție identificate. Achiziția dată a fost organizată de către Primărie, beneficiarul fiind DGTPCC. În procesul de monitorizare și analiză a achiziției respective au fost depistate următoarele abateri de la proceduri și identificați următorii factori de risc:

- Există diferențe între sumele estimative publicate în anunțul de intenție și planul de achiziții. În anunțul de intenție suma este de 88 mil. Lei fără TVA (sau 105,6 mil. Lei cu TVA), iar în planul de achiziții de 75.1 mil. Lei cu TVA , sau de 1.4 ori mai mult. De asemenea, în scrisoarea de solicitare către Agenția Achiziții publice de a publica în BAP anunțul de participare este indicată valoare estimată a achiziției de 76 mil. Lei, fără a fi specificat dacă suma dată include și TVA.
- 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 22.05.2012. 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.[15]
- 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.[16] 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.
- Componența 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 Popești[17], Sectorul 1 al mun. București[18], Sectorul 3 în anul 2008[19], iar în 2014 un contract de 85 mil. RON la Sectorul 1[20]. 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

[15] http://lex.justice.md/index.php?action=view&view=doc&lang=1&id=326291
[16] Idem.
[17] http://baniitai.info/asocierea-delta-acm-93-glacial-prod-straco-grup-pro-cons-xxi/
[18] http://www.capital.ro/gropile-din-bucuresti-au-inghitit-un-miliard-de-lei-si-nu-s-au-saturat.html
[19] http://ziaruldevalcea.ro/2009/05/10/milioane-de-euro-de-la-primarul/
[20] http://www.comisarul.ro/articol/cutremur/s-a-speriat-sistemul-ca-pierde-miliardele_780077.html

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.[21]

- Suma contractului final coincide cu suma indicată în planul de achiziții. În ambele cazuri suma este de 75,1 mil. Lei, deci o coincidență de 100%. Această coincidență este un indiciu adițional că licitația dată ar fi fost trucată, deoarece probabilitatea a astfel de coincidențe este extrem de joase, precum și faptul că astfel de coincidențe au fost identificate și în alte licitații.

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 toata 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 mari, la distanțe de 5-20 metri. În mod special se poate menționa zona intersecției cu str. Dimo, panta după intersecția cu str. 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 (Foto 1 - 4).





[21] 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



Foto 1-4. Defecțiuni ale îmbrăcămintei rutiere pe str. Alecu Russo[22]

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 perioada 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 СНиП 3.06.03-85. Astfel, nu există o certitudine că drumul respectiv corespunde cerințelor tehnice la capitolul Planeitate.

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 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 și/sau au avut o exploatare incorectă. Astfel, unele piese sunt parțial deteriorate. La momentul monitorizării nu s-a putut identifica cauza acestor deteriorări.

[22] Alte fotografii pe https://www.flickr.com/photos/143656750@N04/sets/72157670382542285/with/27873660412/



Foto 5 – 8. Borduri cu defecte, vegetație și o parte de trotuare nefinisat[23]

La trotuarele tehnice (pe porțiunea de pantă) s-a constat, 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. Sadoveanu pe direcția bd-ul Mircea cel Bătrân – M. Sadoveanu, fiind ”găzduite” de buticuri și prăvălioare care obturează trotuarul, în loc de 3,0 m rămâne 0,5 m. Astfel, există un

[23] Alte fotografii pe https://www.flickr.com/photos/143656750@N04/sets/72157670382542285/with/27873660412/

potențial pericol ca pasagerul, mai ales copiii, în situația de îmbulzeală să fie acroșați de unitatea de transport.

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 si 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 m^3 cu m^2, consolidarea supralărgirii şi 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, cu întocmirea procesului verbal respectiv. 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, cauzate de depistarea în zona șantierului a unor rețele neindicate în planurile topografice, construcția a două intersecții cu sens giratoriu impuse de necesitatea de a fluidiza traficul și a îmbunătăți siguranța circulației.

Analiza rezultatelor ne permite să constatăm că în forma dată de implementare a proiectului există mari riscuri privind identificarea responsabilității părților în probleme ce au apărut pe durat implementării acestuia. Totodată pe acest proiect cea mai mare responsabilitate pentru întârziere îi aparține AC, multiplele modificări la proiect au necesitat timp pentru avize, acordări, proiectare și însăși executare.

Întreținerea după finalizarea lucrării. Lichidarea defectelor pe partea carosabilă, care în varianta cea mai puțin costisitoare ar fi colmatarea fisurilor, după condițiile contractului îi revine executantului, care a dat termen de garanție pentru lucrările efectuate. Totodată, prezența numeroaselor fisuri pe partea carosabilă și sectoarelor de trotuare unde la contact cu bordurile a apărut vegetația, și nefiind luate măsuri pentru lichidarea acestora, atestă insuficiența sau lipsa lucrărilor de întreținere curentă. Fisurile și crăpăturile depistate (de echipa de monitorizare) au fost lăsate fără reparație (verificat în 4 noiembrie 2016), astfel după sezonul de iarnă acestea vor progresa sporind gradul de deteriorare a îmbrăcămintei rutiere.

Masurile de asigurare a calității lucrărilor. Asigurarea calității lucrărilor a fost în conformitate cu Legea Republicii Moldova Privind autorizarea executării lucrărilor de construcție Nr. 163 din 09.07. 2010, Capitolul II ”Sistemul Calității În Construcții”.

Controlul calității a fost efectuat de către Dirigintele de șantier autorizat, Responsabilul tehnic și de Inspectoratul de Stat în Construcții la faze de lucrări stipulate în Proiectul de execuție în conformitate cu Regulamentul de recepție a construcțiilor şi instalațiilor aferente, HG Nr. 285 din 23.05.1996.

Calitatea materialelor și calității lucrărilor este apreciată de laboratoare acreditate, precum:

- Laboratorul de încercări și cercetări a materialelor pentru drumuri și construcții al Centrului de metrologie aplicată și certificate ÎS;

- Centrul de încercări al Institutului de Cercetări Științifice în Construcții ”INCERCOM” ÎS.

Rezultatele încercărilor și testărilor sunt înregistrate în Cartea Tehnică și anexate în modul corespunzător.

În cazul când s-a constatat că compactarea solului nu corespunde normativului (raportul de încercări Nr 327 din27.09.2013) au fost luate măsuri pentru evacuarea materialului necorespunzător și înlocuirea lui. Drept rezultat au fost obținute rezultate foarte bune, din 19 probe majoritatea depășeau gradul de compactare normativ, ajungând la 0,99 – 1,00 (Raport de verificare Nr.L-345 din16.10.2013).

Inspecțiile au fost efectuate de către Inspectoratul de Stat în Construcții la faza lucrărilor determinante. În cazurile când au fost depistate abateri de la proiect, Inspectorul le formula în prescripții cu indicarea termenului de înlăturare. La expirarea termenului, de obicei 10 zile Inspectorul controlează starea lucrurilor și confirmă îndeplinirea cerințelor prescripțiilor. Toate acestea sunt însoțite de Procesele verbale corespunzătoare și prezentate în Registrul controlului calității din partea organelor de control din Cartea Tehnică. Un caz special îl constituie controlul calității îmbrăcămintei rutiere la solicitarea ISC pe 17 probe din carote prelevate la 19.09.2014 în 10 pichete ale străzii. Rezultatele au confirmat corespunderea indicilor cercetați standardelor în vigoare.

Cadrul normativ existent este contradictoriu cu privire la momentul întocmirii procesului verbal de recepție finală a lucrărilor. Astfel, HG nr. 285 din 23.05.1996 cu privire la aprobarea Regulamentului de recepție a construcțiilor şi instalațiilor aferente prevede expres semnarea procesului de recepție finală după finalizarea perioadei de garanție. În același timp HG nr. 1121 din 10.12.2010 cu privire la aprobarea Documentației standard pentru realizarea achizițiilor publice de lucrări prevede că perioada de garanție curge de la data recepției finale a lucrărilor. În cazul acestui contract s-a mers pe prevederile HG nr. 1121 ce nu constituie în sine o problemă în executarea contractului. Termenul de garanție începând să curgă după semnarea procesului verbal de recepție finală a lucrărilor.

Anexa 3. Lucrări de reconstrucție a străzii Prigoreni

Date generale. Strada Prigoreni este o stradă cu trafic local care face legătură dintre şoseaua Munceşti şi strada Pădurilor. Conform proiectului este clasificată ca „acces local în cartier”. Are intersecție cu stradela Pădurii și bifurcație în strada Grădescu.

Lățimea străzii în limitele liniilor roșii - 12,0 m, lățimea părții carosabile – 5,50 m, lungimea sectorului reconstruit este de 250 m.

Proiectul de execuție prevede amenajarea și trasarea str. Prigoreni care include:

- trotuare pentru pietoni (nu este specificată lățimea trotuarelor);
- pereți de sprijin h = 0,50 m;
- pante de acces către casele existente;
- apeduct și canalizare menajeră și pluvială;
- reconstrucția rețelelor electrice și de telecomunicație.

În proiect nu au fost specificate clar soluțiile cu trotuarele, acestea fiind menționate în general că vor avea lățimea de la 1,2- 1,0 m până la 0,5 m, dar nu au fost prezentate în profile transversale. Aceasta a adus la realizarea lor în situația ”post factum” - așa cum este. Nu au

fost elaborate recomandări de aducerea trotuarelor la parametrii tehnici prevăzuți de normative pentru cazurile, când ele nu se înscriau în norme, adică nu era spațiu de ale amplasa.

Contrar Certificatului de Urbanism proiectul a fost conceput numai pentru porțiunea străzii care nu avea îmbrăcăminte rutieră modernă, de 250 m lungime. Ca rezultat, o porțiune de asfalt de vreo 30-35 m lungime cu semne vizibile de deteriorare nu a fost reparată, cu riscul de creștere a gradului de deteriorare în continuare.

De asemenea, Certificatul de urbanism și textul proiectului au greșeli terminologice și stilistice, ca urmare a traducerii mot à mot din limba rusă a soluțiilor analogice realizate anterior.

Abateri procedurale depistate și riscuri de corupție identificate. În procesul de monitorizare și analiză a achiziției respective nu au fost depistate abateri majore de la procedurile de achiziții publice. Principala abatere depistată ține de formele de garanție pentru ofertă stipulate de DGTPCC în instrucțiunile pentru ofertanți. Astfel, au fost indicate a) scrisoare de garanție bancară; b) cauțiune; c) acreditiv "stand-by"; d) cambie simplă; e) asigurarea răspunderii contractuale prin intermediul companiilor de asigurare. Forma de garantare din punctul (e), însă, nu este stipulată în Regulamentul privind achizițiile publice de lucrări și nu putea fi inclusă de către AC.[24]

Abateri în executarea și calitatea lucrărilor. La analiza stării actuale a părții carosabile sa constatat că îmbrăcămintea rutieră nouă a fost realizată de la intrarea în curtea primului bloc al complexului locativ (Foto 3). Ca rezultat, o porțiune de asfalt cu semne vizibile de deteriorare nu a fost reparată, iar gradul de deteriorare crește (Foto 1 și 2). Pe sectorul nou construit îmbrăcămintea rutieră asfaltică este în stare bună fără defecte vizibile.



Foto 1-2. Starea îmbrăcămintei rutiere colț cu str. Grădescu la 18.03.16 și 06.07.2016 (porțiunea nu a fost inclusă în proiect)

[24] http://lex.justice.md/index.php?action=view&view=doc&lang=1&id=336027



Foto 3. Porțiunea de drum care nu a fost inclusă în proiect pentru a fi reparată, de la autoturism începe îmbrăcămintea rutieră nouă

Intrările în complexul locativ - sunt trei la număr, cu trei ziduri de sprijin şi trei colectoare de apă pluvială. Unul dintre colectoare este parțial umplut cu diferite deşeuri – sticle de plastic, bucăți de beton, gunoaie etc. (Foto 4). Colectoarele au fost construite de asociația de locatari înainte de lucrările prevăzute de proiect, care nu au dat acordul ca ele sa fie demolate. Acuma ele prezintă risc pentru automobile în cazul desprinderii unei bare, fapte care au avut loc și menționate de EXDRUPO.


Foto 4. Colector la intrarea în curte de bloc (improvizat de locatari)

Fațada unuia din zidurile de sprijin are defecte de coroziune legate de lipsa drenajului sau de ineficacitatea lui. Pe trotuar sunt urme vizibile de depuneri de material rezultat din coroziunea betonului (Foto 5). Posibil că la suprafața masivului de pământ sprijinit nu este asigurată

evacuarea apelor pluviale, iar la coronamentul zidului lipseşte rigola. Cu timpul aceste defecte au fost camuflate prin aplicarea unei spoieli pe baza de ciment (Foto 6 și 7)




Foto 5 - 6. Defecțiunea zidului de sprijinit menționate la 18.03.16 și starea acestuia la 06.07.16 – aplicare de spoială





Foto 7- 8. Starea zidului de sprijin (din altă direcție) la 06.07.16 – aplicare de spoială și foto 8 intrare cu declivitate mare în curtea blocului din complexul locativ

Intrările în curțile complexului locativ sunt proiectate cu declivitate foarte mare, care în cazuri de polei, zăpadă etc. pot apărea riscuri privind siguranța cât a pietonilor atât și circulației (Foto 8).

Trotuare - Trotuarele fiind menționate în proiect în general că vor avea lățimea de la 1,2- 1,0 m până la 0,5 m, în realitate lățimea fiind diferită începând de la 0,9 m până la lipsa totală (Foto 9 și 10).

Intrări și retrageri de pe trotuar pentru persoane cu dezabilități practic nu există, acestea însă fiind indicate în Tema de proiect. Pietonii în această situație sunt nevoiți pe unele porțiuni să se deplaseze pe partea carosabilă, care are 2 benzi de circulație. Totodată, și partea carosabilă nu asigură suficient spațiu pentru deplasarea pietonilor din cauza parcărilor (Foto 11 și 12).Trotuarele nu îndeplinesc cerințele privind lățimea și intrările pe trotuar pentru persoanele cu

dezabilități și cu cărucioare pentru copii, astfel, nu sunt create condițiile minime pentru circulația în siguranță a pietonilor. Principala cauză a acestei situații este legată de faptul că în realitate din lipsă de spațiu trotuarele nu au putut fi executate nici în parametrii menționați în proiect. Însăși proiectul nu este unul adecvat pentru numărul de pietoni care circulă pe drumul respectiv. Nu a fost posibil de stabilit de ce în proiect nu au fost luate măsuri de încadrare în limitele liniilor roșii. Îmbrăcămintea asfaltică pe trotuare este în stare bună.



Foto 9-10. Starea trotuarelor



Foto 11-12. Încercări de a împiedica parcarea neautorizată prin limitatoare

Întreținerea după finalizarea lucrării. Dat fiind starea sectorului de la colț cu str. Grădescu, care este parțial deteriorat, lucrările de întreținere curentă sau reparație sunt nesatisfăcătoare. Pe restul porțiunii drumului, cu referire la menținere, au fost constate probleme doar cu privire la intrările în curtea blocurilor locative și colectoarelor de ape pluviale.

Costul lucrărilor. Contractul de bază de 4,6 mil. Lei (cu TVA) din 12.12.2012 și stipula că lucrările vor fi executate în termen de patru luni de la semnarea acestuia (nu este clar dacă au fost finalizate în aceste patru luni). Pe data de 12.12.2013 a fost semnat un acord adițional de diminuare a contractului de bază cu 166,6 mii lei.

Micșorarea menționată se datorează înlocuirii unor lucrări incluse în proiectul inițial cu unele neprevăzute, dar esențiale, din punct de vedere a executorului, pentru finalizarea proiectului. Și anume, în locul lucrărilor rețelelor telefonice și rețelelor exterioare de gaze au fost efectuate următoarele: gura de scurgere a apei de ploaie, fundamental din piatră spartă h-15 cm,

îmbrăcămintea rutieră a căilor de acces suplimentar către blocurile locative de pe str. Pădurii, lucrările suplimentare de montare LEA 0,4 kV, lucrările suplimentare a apeductului, canalizare menajeră și pluvial (scrisoarea nr. 77-02/366 din 29.11.2013 din partea S.A. "Edilitate" către DGTPCC).

Anexa 4. Lucrări de reparație capitală a bd. Ștefan cel Mare și Sfânt (Canale pentru rețele electrice).

Date generale. Proiectul prevede construcția canalelor pentru rețelele electrice în baza proiectului de efectuare a lucrărilor deja existent. În conformitate cu datele din caietul de sarcini, antreprenorul urma să efectueze lucrări în conformitate cu proiectul tehnic.

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:

- Au existat diferențe între sumele estimative publicate în anunțul de intenție și planul de achiziții. În anunțul de intenție suma este de 2 750 mii lei fără TVA (sau 3 300 mii lei cu TVA), iar în planul de achiziții de 3 845 mii lei, sau de 1.2 ori mai mult. Diferența respectivă este stranie, deoarece ambele documente datează din aceeași lună. Și anume, atât anunțul de intenție, cât și planul de achiziții au fost elaborate/publicate în luna mai.
- Altă abatere depistată ține de formele de garanție pentru ofertă stipulate de DGTPCC în instrucțiunile pentru ofertanți. Astfel, au fost indicate a) scrisoare de garanție bancară; b) cauțiune; c) acreditiv "stand-by"; d) cambie simplă; e) asigurarea răspunderii contractuale prin intermediul companiilor de asigurare. Forma de garantare din punctul (e), însă, nu este stipulată în Regulamentul privind achizițiile publice de lucrări și nu putea fi inclusă de către AC.[25]
- Au fost cumpărate trei pachete de documente de către companiile "Comalion & Co SRL", "Nicones-Grup" și "Lucet – Comerț" SRL. Au depus ofertele două companii "Comalion & Co" SRL și "Lucet – Comerț" SRL. Din cele trei companii, care au depus documentele de licitație, două au legături strânse între ele – "Lucet – Comerț" SRL și "Comalion & Co" SRL. Aceste companii sunt înregistrate pe aceeași adresă – mun. Chișinău, str. Brâncuși, 110, ap. 53. Relația dintre aceste companii se vede și de pe pagina web a companiei "Comalion&Co" SRL, ea fiind marcă înregistrată pe numele nu doar acestei companii, dar și "Lucet – Comerț" SRL (© Lucet Comert SRL & Comalion & Co S.R.L.).[26] Astfel, este riscul major de coluziune dintre aceste companii.
- Abateri în compilarea proceselor-verbale. Adresa acestor două companii variază în Procesul verbal de deschidere a ofertelor și în Hotărârea grupului de lucru cu privire la adjudecarea lucrărilor. Astfel, dacă în procesul verbal companiile aveau aceeași adresă, în Hotărâre adresa a fost schimbată pentru "Lucet - Comerț" SRL pe str. Petricani 19/4. În contractul de antrepriză, încheiat între DGTPCC și compania dată, figurează nu strada Petricani, dar Brâncuși. De asemenea, în procesul verbal de deschidere a ofertelor există neconcordanță în numărul companiilor care au cumpărat și numărul celor care au depus documentația de licitație. Astfel, este indicat că documentația a fost procurată de trei companii și la deschidere au participat tot trei companii. Pentru a participa la

[25] http://lex.justice.md/index.php?action=view&view=doc&lang=1&id=336027
[26] http://www.constructmc.md/ro

deschidere aceste companii trebuiau să depună oferta lor. Totodată, atât în procesul verbal, cât și în Hotărâre figurează doar două companii care au depus ofertele.

- Suma contractului final coincide practic cu suma indicată în planul de achiziții. În contractul de achiziții suma estimativă este de 3 845 mii lei, în timp ce suma contractului final este de 3 845 818,43 lei, sau doar cu 818 lei mai mult decât în plan. Această diferență de doar 0,02% este un indiciu adițional că licitația dată ar fi fost trucată, deoarece probabilitatea a astfel de coincidențe este extrem de joase, precum și faptul că astfel de coincidențe au fost identificate și în alte licitații.
- Există diferențe în sumele indicate în contractul adjudecat și hotărârea de adjudecare a contractului respectiv. Astfel, dacă în hotărâre suma propusă de compania câștigătoare este de 3 845 818,43 de lei fără TVA, atunci în contractul semnat este indicat aceeași sumă, dar cu TVA. De asemenea, în darea de seamă către AAP, figurează suma dată cu TVA.

Costul lucrărilor. Contractul de bază de 3,8 mil. Lei (cu TVA) din 30.09.2013 și era valabil până 31.12.2014. Au fost încheiate, însă, două contracte adiționale pentru a prelungi termenul de valabilitate a contractului. Scopul era de a combina contractul dat cu cel de reabilitare a străzilor din cadrul PSDU. Din considerentele că a avut loc întârzieri în procesul de implementare a proiectului menționat, perioada de execuție a contractului pentru rețelele electrice a fost extins până la 31.12.2016.

La momentul actual soarta acestui contract nu este clară. Între timp, proiectul a fost modificat esențial în partea ce ține de soluțiile tehnice și volumul de lucru. În aceste condiții, continuarea acestui proiect fără o nouă licitație comportă mari riscuri privind eficiența acestui proiect.

Anexa 5. Lucrări de construcție a str. Ion Dumeniuc (Studenților)

Date generale. Conform planului general al oraşului strada Studenților era prevăzută ca prelungire a străzii Ion Dumeniuc de la intersecția cu str. Mihail Sadoveanu până la str. Studenților – intersecție cu str. N. Dimo, și este clasificată ca stradă magistrală de interes orăşenesc cu dirijarea circulației (DC).

Deoarece necesită multe defrișări și construcția unei estacade aceasta variantă a fost amânată pe o perioadă nedeterminată, când va deveni o strictă necesitate decongestionarea traficului în sectorul Ciocana prin stabilirea legăturii directe cu sectorul Râșcani și Poșta Veche.

Lungimea sectorului construit dintre Bulevardul Mircea cel Bătrân şi str. Mihail Sadoveanu, constituie 357 m şi este o prelungire a străzii Ion Dumeniuc.

Conform proiectului lățimea străzii în limitele liniilor roşii constituie 45 m, lățimea părții carosabile 15 m, cu perspectiva de supralărgire cu două benzi de circulație. Lățimea trotuarelor 3 m, a trotuarelor tehnice 1 m.

Ulterior la cererea locatarilor proiectul a fost modificat în vederea adăogării a 5 parcări - 3 parcări pe partea stângă şi 2 parcări pe partea dreaptă a străzii.

Lucrările s-au desfăşurat în condiții optimale, şantierul fiind liber iar lucrările de terasamente realizate încă în 2010 de SA Edilitate. În această perioadă pe sectorul dat se circula clandestin pe terasamente pe timp bun și pe trotuar la vreme rea, ca urmare stratul de fundare a structurii rutiere s-a stabilizat în timp diminuând astfel riscul de tasări.

Durata de execuție normativă a fost stabilită de 7 luni, de facto lucrările au fost realizate în 3 luni. Sectorul a fost pus oficial în circulație la 13 martie 2015, Procesul verbal de recepție la terminarea lucrărilor nr.7.

De menționat că procesul verbal de recepție finală nu a fost semnat de partea contractantă – DGTP și CC, și juridic/ oficial obiectul nu este recepționat.

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:

- Există diferență majoră în suma estimativă a lucrărilor indicată în planul de achiziții și anunțul de intenție. Astfel, în planul de achiziții figurează suma de 16 200 mii lei cu TVA, în timp ce în anunț suma respectivă este de doar 1 670 mii lei fără TVA (circa 2 mil. Lei cu TVA). Deci, este o diferență de circa 8 ori. Astfel de divergențe sun stranii, deoarece ambele documente datează din aceeași lună mai 2012.
- Altă abatere depistată ține de formele de garanție pentru ofertă stipulate de DGTPCC în instrucțiunile pentru ofertanți. Astfel, au fost indicate a) scrisoare de garanție bancară; b) cauțiune; c) acreditiv ”stand-by”; d) cambie simplă; e) asigurarea răspunderii contractuale prin intermediul companiilor de asigurare. Forma de garantare din punctul (e), însă, nu este stipulată în Regulamentul privind achizițiile publice de lucrări și nu putea fi inclusă de către AC.[27]
- Abateri în compilarea proceselor-verbale. În raportul de evaluare este indicat ca președinte a grupului de lucru Igor Gamrețki (șef interimar al DGTPCC), în timp ce în procesul verbal de deschidere a ofertelor președintele grupului de lucru este indicat Teodor Josan (vice-director al DGTPCC). De asemenea, în procesul verbal de deschidere nu este indicat faptul că ar fi avut o înlocuire a lui I. Gamrețki de către T. Josan. Astfel, a avut loc modificarea grupului de lucru la etapa de evaluare a ofertelor. De asemenea, alt membru al grupului de lucru L. Sorocean a participat la evaluarea contractelor, dar nu a semnat declarația de imparțialitate. Acest document a fost semnat doar de N. Homei care l-a înlocuit la etapa de deschidere a ofertelor.
- A fost depusă o singură ofertă de către ”Lucet-Comerț” SRL. Suma ofertei comerciale a companiei date a fost de 16 180 mii lei, ceea ce constituie 99.9% din prețul planificat al lucrării. Coincidența atât de mare a prețurilor menționate poate fi explicată prin lipsa concurenței.

Abateri în executarea și calitatea lucrărilor. La analiza stării actuale a **părții carosabile** sa constatat că partea carosabilă reprezintă o suprafață omogenă de asfalt în starea bună fără defecte vizibile. La parcurgerea sectorului cu autoturismul de clasa econom planeitatea se percepea ca satisfăcătoare, însă nu este confirmată prin încercări. Depuneri aluviale și alte impurități pe partea carosabilă nu au fost depistate, ceea ce înseamnă că scurgerea apelor pluviale este asigurată și nu creează probleme.

[27] http://lex.justice.md/index.php?action=view&view=doc&lang=1&id=336027



Foto 1. Vedere generală a străzii

La trotuare. Trotuarele pietonale și cele tehnice sunt într-o stare bună. Accesul persoanelor cu dezabilități este asigurat în toate locurile necesare, însă semafoarele nu sunt dotate și cu semnalizare sonoră.



Foto 2. Acces pentru cărucioare la intersecția trotuarului cu intrarea în curte

La zidurile de sprijin – acestea sunt dotate cu balustrade care asigură siguranța locatarilor, placate cu elemente decorative și dau un aspect plăcut zonei. Calitatea execuției lucrărilor este bună.



Foto 3. Zid de sprijin şi trotuar

La parcări. De-a lungul sectorului construit sunt amenajate 5 parcări - 3 parcări pe partea stângă şi 2 parcări pe partea dreaptă a străzii. Parcările au îmbrăcăminte din blocuri de beton și pe partea dreaptă sunt separate de trotuar prin spații verzi. Starea îmbrăcămintei din blocuri de beton este bună. Accesele în curți sunt asfaltate și sunt în stare bună.

Întârzierea finalizării lucrărilor. – Întârzieri nu au avut loc.

Procedura de asigurare a calității. Asigurarea calității lucrărilor s-a efectuat în conformitate cu Legea Republicii Moldova privind autorizarea executării lucrărilor de construcție Nr. 163 din 09.07. 2010, Capitolul II "Sistemul calității în construcții".

În procesul verbal de recepție la terminarea lucrărilor Comisia, în vederea lichidării neajunsurilor constatate, a propus:(i) de completat indicatoarele rutiere din drumul adiacent; (ii) de înlăturat tasările vizibile de pe trotuar, parcări și partea carosabilă până la 14.05.2015;. (iii) de montat parapet metalic de protecție dintre parcarea din bd. Mircea cel Bătrân conform schemei anexate. Toate prescripțiile Comisiei au fost îndeplinite în termenul prevăzut.

Costul lucrărilor. Contractul de bază de 16,2 mil. Lei (cu TVA) din 17.10.2013 și stipula că lucrările vor fi executate în termen de șapte luni de la semnarea acestuia, fiind valabil până la 31.12.2014. Nu au fost contracte adiționale.

Anexa 6. Lucrări de construcție a drumului de acces spre s. Humulești

Date generale. Lungimea totală a traseului este de 4612 m din care 822 m pe teritoriul orașului Chișinău și 3790 m pe teritoriul UTA Bubuieci. Conform SNiP 2 05 02-85 drumul are categoria tehnică a IV-a. Este prelungirea drumului de la fosta mină Purcel, actuala gunoişte autorizată a oraşului Chişinău şi până la marginea satului (intrarea în sediul brigăzii fostului sovhoz). Concomitent se îmbunătățesc condițiile de acces la asociațiile pomicole din zonă.

Proiectul a fost elaborat de UNIVERSINJ SRL în anul 2006, apoi pus pe raft şi actualizat în anul 2013 cu rectificări și modificări efectuate în 2015. Acesta corespunde cerințelor prevăzute în normativele tehnice pentru drumul de categoria tehnică a IV-a.

Ca neajuns al proiectului se poate de menționat că nu a fost studiată o variantă alternativă a traseului spre satul Bubuieci, decât aceia via orașul Chișinău și neluarea în considerație a factorului antropogen în studiile geologice, adică formarea unui strat de depuneri din cauza descărcării neautorizate a deșeurilor pe linia traseului.

Principala problemă ecologică o reprezintă sectorul PC 1 – PC 4 care străbate fosta gunoiște neautorizată, de pe care până în prezent nu este evacuat materialul debitat din debleu, iar cu venirea verii efectul nociv se amplifică. Nu s-a stabilit în ce măsură au fost luate în considerare acest fenomen în respectarea cerințelor Legii Nr. 86-XIX din 29.05.2014 privind impactul asupra mediului.

Zona din începutul traseului a servit de-a lungul anilor ca loc de descărcare a deşeurilor de diferită origine, care are loc și acum pe taluzurile și șanțurile drumului în construcție, deoarece acest traseu este prelungirea drumului de la fosta mină Purcel, actuala gunoişte autorizată a orașului Chişinău. Nu este garantat pentru viitor că începutul acestui drum nu va fi folosit ca și înainte pentru descărcarea ocazională a gunoaielor, fapt ce are loc și în prezent.

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:

- Suma estimativă a lucrărilor indicată în planul de achiziții nu coincide cu suma din anunțul de intenție, diferența fiind extrem de mare. Anunțul de intenție pentru construcția drumului spre s. Humulești a fost publicat în BAP nr. 17 din 28.02.2014 și era indicată suma estimativă fără TVA de 6 667 mii Lei.[28] În planul de achiziție, însă, suma preconizată este de 23 930 mii lei cu TVA sau 19 942 mii Lei fără TVA, sau de 3 ori mai mult decât în anunțul de intenție. Este de menționat că planul de achiziții datează din ianuarie, iar anunțul de intenție a fost publicat în februarie.
- Au depus ofertele trei companii ”Lincons” SRL, S.A. ”Edilitate”, ICS ”Utiltrans Construct”. Din cele trei companii care au depus oferta, două au fost descalificate și a câștigat compania cu cel mai mare preț de ofertă. Compania care a oferit cel mai mic preț ”Lincons” SRL , a fost descalificată din motivul că nu a corespuns cerințelor de calificare prevăzute în Documentația standard. Conform DGTPCC compania dată nu a corespuns cerințelor din pct. 2.3.1 lit. a) 3 ”Experiența similară” , în care se cere ca ofertantul să încheie și să îndeplinească în ultimii 3 ani cel puțin un contract: a) cu o valoare egală sau mai mare decât valoare viitorului contract; sau b) reconstrucția/construcția și darea în exploatare a unor obiecte de o capacitate similară. Conform scrisorii DGTPCC către AAP (drept explicație la contestația depusă de ”Lincons” SRL), ce explică motivele descalificării din 08.09.14 a fost neprezentarea unei oferte financiare echivalente sau mai mari decât contractul viitor. Totodată, DGTPCC nu a solicitat informație adițională de la agentul economic dacă acesta a avut experiență conform punctului b) de mai sus (construcția/reconstrucția unor obiecte cu capacități similare).

[28] http://tender.gov.md/ro/system/files/bap/2014/BAP_17.pdf

- A doua companie descalificată a fost S.A. ”Edilitate”, care nu a prezentat garanție bancară. Ea a prezentat asigurarea răspunderii contractuale prin intermediul companiilor de asigurare. Cel mai dubios lucru în această descalificare este faptul că ”Edilitate” participă regulat la achizițiile publice din cadrul DGTPCC și are o experiență largă în pregătirea documentelor de oferte. Cel puțin în ultimii patru ani, aceasta a fost prima descalificare a companiei respective din cadrul achizițiilor anunțate de DGTPCC în baza unui astfel de motiv.
- Compania câștigătoare ICS ”Utiltrans Construct” nu a prezentat un set de documente necesare conform Documentației standard. Și anume, nu au fost prezentat scrisorile de recomandare din partea altor beneficiari. Prezentarea acestor scrisori fac parte din cerințele de calificare, deci compania dată neprezentându-le trebuia și ea descalificată și anunțată o nouă rundă de achiziție a lucrărilor date, ceea ce nu s-a întâmplat.
- Alt aspect important care indică asupra coluziunii acestei achiziții este faptul că oferta comercială a companiei câștigătoare practic coincide cu suma estimativă din planul de achiziții pentru această lucrare. Astfel, în planul de achiziții (elaborat în ianuarie 2014) este indicată suma estimativă de 23 930 mii Lei, iar propunerea comercială a ICS ”Utiltrans Construct” (inclusiv cu TVA) este de 23 930000,21 Lei, deci o diferență de doar 21 bani. Din punct de vedere, statistic probabilitatea unei astfel de coincidențe este extrem de mică.
- Compania care a câștigat licitația are reputație dubioasă, ridicând multe semne de întrebare asupra echității și incoruptibilității procedurii respective. Și anume, semnele de întrebare asupra reputație țin de fondatorii acestei companii. Ca fondatori a ICS ”Utiltrans Construct” se numără două companii – ”Financial Investment Group” SRL și G.N.T. General Construct SRL. Prima companie a fost implicată în mai multe tranzacții dubioase, inclusiv și cu preluarea ilegală a 60 de imobile de la Combinatul de Produse Cerealiere din Chișinău. [29] A doua companie este din România, dar activitatea acestei companii se află într-un declin drastic în ultimii ani, înregistrând doar pierderi financiare și pentru care activează doar doi angajați.[30]

Abateri în executarea și calitatea lucrărilor.

Lucrările de artă – sunt prevăzute 16 podețe tubulare din beton armat, inclusiv pe drumurile laterale, cu diametre 1,0; 0,75; 1,25; 2 x 1,25 m. Două din aceste sunt prevăzute cu disipatoare și rigolă de fugă. Abateri esențiale de la proiect nu au fost stabilite. La moment nu a fost construit podețul tubular la începutul traseului din direcția Chișinău. Până în prezent nu sunt finalizate lucrările de terasamente din aval privind asigurarea evacuării apelor pluviale de la capetele de ieșire ale podețelor și drenajelor.

[29] http://www.zdg.md/editia-print/investigatii/foto-doccombinat-strategic-de-milioane-preluat-de-la-stat-pe-nimicfoto-doccombinat-strategic-de-milioane-preluat-de-la-stat-pe-nimic
[30] http://www.risco.ro/verifica-firma/g-n-t-general-construct-cui-15247450





Foto 1 - 2. Rigolă de taluz cu disipator; Stagnare a apei pluviale la ieșire din podeț

Rigole – la moment sunt amenajate rigole de taluz în proporție de aproximativ 60% din cele prevăzute de proiect, lucrările de construcție a rigolelor și canalelor de fugă continuă.

Terasamente. Din evaluările pe teren s-a observat că în corpul rambleului a fost folosită argilă grasă, fapt nepermis de condițiile tehnice (Foto 2), care ar putea conduce la scăderea capacității portante pe termin lung.





Foto 3-4. Argilă grasă în corpul rambleului

Costul contractului a fost majorat în două cazuri ca urmare a executării a unor volume suplimentare de lucrări, apărute pe parcursul realizării lucrărilor. Dacă unele din ele poartă un caracter obiectiv, cum ar fi strămutarea rețelelor de gaze și telecomunicații și corectarea traseului cu modificarea cotelor și conform analizei de actualizarea a grosimii stratului fertil, altele pot fi atribuite neajunsurilor în cadrul prospecțiunilor geologice.

Din cauza neajunsurilor în cadrul prospecțiunilor geologice au fost necesare lucrări suplimentare de terasamente pentru înlocuirea pământului din talpa rambleelor şi debleului, dar şi cheltuieli pentru evacuarea acestor deşeuri debitate în afara amprizei drumului, în locuri autorizate (Foto 5).



Foto 5. Deşeuri debitate la lucrările de terasamente din talpa rambleului, care necesită evacuare

În prezent să efectuează lucrări de finisare a terasamentelor, care din punct de vedre tehnologic au întârziat. Din cauza că bilanțul maselor de pământ nu a fost realizat corect, apare necesitatea de mișcare suplimentară a volumelor considerabile de pământ (Foto 6-7). De menționat, că este necesară finisarea cât mai urgentă a lucrărilor de amenajare a șanțurilor pentru evacuarea organizată a apelor pluviale.





Foto 6-7. Lucrări de finisarea a taluzurilor. În dreapta – urme vizibile de stagnare a apei





Foto 8 – 9. Evoluția stării sectorului de drum aprilie (stânga) și octombrie (dreapta) cu depozit de pământ care nu a fost folosit la construcția rambleului

Taluzurile terasamentelor au fost afectate de ploile torențiale din perioada vara – toamnă 2016.

Fundația drumului. În sectorul cu fundația din piatră spartă neîmpănată au loc deformații majore provocate de intrarea unităților de transport neautorizate, ceea ce conduce la pierderea materialul din cauza amestecării lui cu pământul din patul drumului (vezi foto 10). Aceasta poate avea loc şi din cauza neasigurării evacuării apelor pluviale şi necompactării corespunzătoare a pământului.





Foto 10-11. Fundație din piatră spartă neîmpănată cu semne de deformații și sector cu îmbrăcăminte din macadam

Structura rutieră. - Structura rutieră este prevăzută pe sectoarele PC 0+00 – PC 28+00 și PC 38+00 – PC 46+ 13 - cu îmbrăcăminte asfaltică bistrat h = 6+4 cm pe fundație de piatră spartă h = 20 cm și substrat de nisip h = 10 – 20 cm (după caz). Pe sectorul instabil din punct de vedere geologic PC 28+00 - PC 38+00 este prevăzută îmbrăcăminte din macadam împănat h = 28 cm pe substrat de nisip h = 20 cm.

În prezent este așternut asfaltul pe stratul de legătură, stratul de uzură nu a fost realizat din cauza temperaturilor scăzute la început de toamnă. Pe sectorul prevăzut cu macadam nu a fost finalizat stratul superior – lipsește înnoroirea, care asigură impermeabilitatea stratului. Acostamentele nu sunt consolidate pe toată lungimea drumului.

Trotuarele – sunt construite pe lungimea de 600 m din partea perimetrului construit al satului, cu îmbrăcăminte din asfalt, lățimea 1,0 m, încadrate cu borduri din partea drumului (Foto 12-13).

Trotuarele fiind construite în aprilie 2016 pe întregul parcurs stabilit de proiect, la momentul actual au fost parțial distruse ca urmare a acțiunii ploilor torențiale din 01 iunie 2016 sau dezasamblate de către constructor pentru amenajarea acceselor suplimentare la proprietăți.




Foto 12 – 13. Vedere stare trotuar inițială (aprilie 2016) (stânga) și 21.10.16 (dreapta)

Costul lucrărilor. Contractul de bază de 23 930 mii Lei (cu TVA) din 11.08.2014 și stipula că lucrările vor fi executate în termen de nouă luni de la semnarea acestuia. Contractul inițial pentru construcția drumului de acces spre s. Humulești a fost modificat de două ori. În modificările respective s-a majorat atât suma finală a contractului, cât și perioada de execuție. Astfel, pe data de 04.06.2015 a fost semnat un acord adițional de majorare cu 2 393,7 mii Lei. Apoi, pe data de 14.12.2015 în al doilea contract adițional, s-a mai majorat suma lucrărilor cu încă 2 909,6 mii Lei și s-a extins termenul de executare și de valabilitate a contractului până la 31.12.2016. Deci, cumulativ pe construcția drumului spre Humulești se va aloca nu o sumă de 23 930 mii Lei, dar 29 233 mii Lei, iar perioada de execuție planificată inițial de 9 luni s-a extins până la 2,5 ani. Astfel, suma Contractului inițial a fost majorată cu o valoare~~a~~ de peste 22,2%, iar perioada de implementare cu 21 luni.

Întârzierea finalizării lucrărilor.

Perioada de execuție planificată inițial de 9 luni s-a extins până la 2,5 ani, adică sa întârziat cu 21 luni.

Întreținerea după finalizarea lucrării

Ploile torențiale din iunie 2016 și cele ce au urmat au afectat grav starea trotuarelor și au înnămolit partea carosabilă din perimetrul satului (Foto 14 și 15). Aceste sunt urmările proiectării profilului transversal al drumului urmând cotele și declivitățile existente pe acest segment. Proiectantul și Beneficiarul trebuie să studieze problema și să găsească soluții pentru prevenirea în viitor al acestui fenomen.




Foto 14 – 15. Efectele ploilor torențiale pe sectorul intravilan al drumului (Sursa: DGTPCC)

Există riscul de distrugere prematură a îmbrăcămintei drumului, de altfel încă nefinalizat. Pe o porțiune de drum, fabrica de cărămizi INMACON din Chișinău (str. Uzinelor), transportă din cariera primăriei Bubuieci argilă cu camioane, tonajul cărora depășește norma prevăzută pentru categoria de drum dată. Ca rezultat pe porțiunea respectiva au apărut semne de degradare prematură a îmbrăcămintei rutiere. În prezent este afectata numai porțiunea de la barajul conservat până la intrarea din partea accesului la carieră (Foto 16 – 17).





Foto 16 -17. Intrarea pe drum din partea carierei de argilă și ieșirea înspre barajul conservat (dreapta)

Cu darea drumului în exploatarea apare riscul, că camioanele o să circule pe drumul pe toată lungimea acestuia, cu sarcina obișnuită, indiferent de semnul instalat la intrările pe drum ”Accesul interzis vehiculelor cu sarcina pe osie mai mare de 7,5 tone, prevăzută pentru sectorul cu îmbrăcăminte din piatră spartă. Astfel, apare riscul de a compromite drumul pe întreaga lungime.

Anexa 7. Proiectul Sectorial de Drumuri Urbane ”Reabilitarea străzilor și a trotuarelor, crearea locurilor de parcare și modernizarea iluminatului public stradal” (Pachetul 1: bd. Negruzzi, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt, str. V. Alecsandri)

Date generale.

Strada Vasile Alecsandri. Lungimea străzii - 2479,11 m. Lățimea străzii - 8.7 - 10.80 m între str. A. Mateevici si str. Alexandru cel Bun; 14.30 - 22.0 m între str. Alexandru cel Bun si str. Albişoara.

Sa realizat: reparația capitală a străzii, în limita bordurilor existente, sa așternut stratul de uzură pe toată lungimea străzii și sau reamenajat trotuarele.

Rămâne nefinalizată asfaltarea joncțiunilor cu străzile intersectate în limita razelor de racordare și intrărilor în curți.

Bulevardul Negruzzi. Lungimea bulevardului - 550 m. Lățimea existentă a bulevardului: 22.20 m - 6 benzi de circulație. Trotuare / zone pietonale - de la 3.0m până la 8,0m, amenajate cu pavele de beton tip ”cărămidă”.

În prezent sunt în desfășurare lucrărilor de proiectare a cercului cu sens giratoriu la intersecția cu străzile Ciuflea și Ștefan cel Mare și Sfânt. Neincluderea acestui element de organizare a circulației rutiere în proiectul de bază indică lipsa de previziune strategică în dezvoltarea rețelei stradale.

Reconstruite rețelele inginerești:

- canalizarea apelor pluviale;
- canalizarea menajer-fecaloidă;
- conductele de apă;
- rețelele de contact si electrice
- iluminat stradal pe ambele părți.

La situația 31octombrie a fost construită îmbrăcămintea rutieră pe întreaga lungime cu excepția a unui sector de 30m lungime.

Bulevardul Ștefan cel Mare și Sfânt. Lungimea bulevardului ≈ 3800 m. Lățimea părții carosabile variază între 17,60 și 19,0 m.

Trotuarele - prevăzute cu pavele de beton de dimensiuni mici h=6cm, și sunt finalizate complet numai în perimetrul Pieței Marii Adunări Naționale.

La moment (31 octombrie 2016), este așternut stratul de asfalt de legătură pe toată lungimea bulevardului și stratul de uzură pe sectorul dintre străzile I. Creangă – Armenească.

Detalii comune ale străzilor. Proiectul prevede reparația capitală a părții carosabile a străzilor în limita bordurilor existente si amenajarea trotuarelor până la hotarul construcțiilor. Bordurile existente de granit pe bulevardele Ștefan cel Mare și Constantin Negruzzi sunt menținute, fiind demontate doar în acele locuri, unde nu se menține aceeași înălțime deasupra carosabilului egală cu h= 15cm. Aceleași borduri vor fi folosite, după curățarea lor de beton, fiind montate la

cotele de proiect. Pe str. Vasile Alecsandri bordurile existente din beton au fost demontate și înlocuite cu altele noi.

Îmbrăcăminte rutieră - asfaltică bistrat:

- strat uzură H = 5 cm din mixtură asfaltică stabilizată cu fibre (MASF);
- strat de legătură H = 5 cm din beton asfaltic cu criblură măruntă.

Lucrările de amenajare a carosabilului si trotuarelor se execută numai după executarea tuturor lucrărilor legate de reconstrucția rețelelor inginerești, elaborate în acest proiect.

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:

În documentația de tender ca experiență specifică era cerut de la potențialii ofertanți prezentarea dovezilor de finalizare completă sau substanțială a cel puțin 3 proiecte în ultimii 5 ani și care erau similare cu viitorul proiect din Chișinău. Similitudinea era bazată pe dimensiunile fizice, complexitate, metode/tehnologii sau alte caracteristici. Comisia de evaluare a identificat patru loturi de reabilitare a drumurilor pentru compania SC Delta ACM – 93 ca fiind în corespundere cu cerințele de experiență specifică :

- ”Reabilitarea drumuri urbane în mun. București – Pachet 5” (11,4 mil. Euro);
- ”Reabilitarea și modernizarea drumului de țară DJ 561” (8,3 mil. Euro);
- ”Reabilitarea și modernizarea drumurilor în mun. Craiova” (25,5 mil. Euro);
- ”Reabilitarea drumului DN 56” (35,8 mil. Euro).

Din cele patru loturi luate în considerare de grupul de lucru, cel de reabilitare a drumului DJ 561 este semnificativ mai mic ca valoare decât viitorul pachet de lucrări în mun. Chișinău (8,3 vs. 11,2 mil. Euro). Astfel, acest proiect nu putea fi luat în calcul ca experiență similară și specifică. De asemenea, dacă excludem și proiectul de reabilitarea a drumurilor urbane în mun. București – Pachet 5 (11,4 mil. Euro), care nu se încadrează în perioada de ultimii 5 ani, atunci reiese că compania SC Delta ACM – 93 a prezentat doar două dovezi a experienței similare în ultimii 5 ani. Luând în considerare analiza experienței companii date, reiese că SC Delta ACM – 93 trebuia descalificată de către comisia de evaluare deoarece nu a întrunit condițiile de experiență specifică.

Mai sus s-a folosit argumentul bazat pe compararea valorii contractelor ca indicatori indirect de estimare a complexității lucrărilor, deoarece există o corelație strânsă între valoarea și complexitatea lucrărilor executate. Însăși comisia de evaluare a folosit argumentul valoric în estimarea similitudinii proiectelor pentru două companii bulgare discalificate.

Abateri în executarea și calitatea lucrărilor. La analiza stării actuale a părții carosabile nu sau constatat abateri esențiale privind grosimea straturilor și calitatea lucrărilor. Sunt defecte minore în zona de contact a bordurilor cu partea carosabilă.

Cele mai mari probleme sunt cu trotuarele pe bulevardul Ștefan cel Mare și Sfânt, unde multe din ele au fost desfăcute în urma săpării tranșeelor pentru pozarea cablurilor și astupate cu un strat de piatra sparta, trezind numeroase nemulțumiri a cetățenilor (Foto 1-2).





Foto 1 – 2. Starea trotuarelor înainte de pozarea cablurilor și după

Cele mai mari deranjamente pentru pietoni le reprezenta starea trotuarelor la intersecțiile străzilor aflate în lucru cu alte străzi și accese (Foto 3-4).





Foto 3 – 4. Vedere trotuar la intersecția V. Alecsandri cu Ștefan cel Mare și Sfânt

Pe str. V. Alecsandri trotuarele practic sunt finisate, pe b-dul K. Negruzzi pe partea dreaptă direcția spre gara feroviară majoritatea sunt gata.

Calitatea de execuție a trotuarelor pe str. Vasile Alecsandri este bună, sunt unele mici greșeli la pozarea bordurilor. De asemenea faptul, că diferite rețele de comunicații subterane au pozat gurile de inspectare fiecare în felul lor, la realizarea îmbrăcămintii rutiere au apărut probleme cu înscrierea/ amplasarea acestora în limitele de proiect (Foto 5-6).



Foto 5- 6. Amplasarea gurilor de inspectare și evacuare

În afară de contractorul general alte lucrări decât drumurile sunt efectua de alte întreprinderi după cum urmează.

Rețeaua pluvială. Contractor Venda CoN SRL, firmă locală, cu experiența de lucrări pe sectorul Florilor – Studenților ca subcontractant la EXDRUPO. Practica a demonstrat că această firmă nu a avut o pregătire către cerințele internaționale. Ritmul lucrărilor este foarte scăzut, ceea ce a atras amânarea lucrărilor privind realizarea structurii rutiere și deschiderea circulației pe bulevardul K. Negruzzi.

Pe acest sector au fost realizate săpături adânci la lucrările de canalizare pluvială, cu risc de pericol pentru muncitori și trecători. Pentru evitarea pericolului aceste locuri au fost îngrădite și încercuite în modul corespunzător (Foto 7-8).



Foto7-8. Vedre îngrădire loc cu pe parcursul montării conductei de mare diametru și după finalizarea montării

Rețele cabluri (se efectuează din contribuție). Telefonie (Moldtelecom), Semaforizare, Rețele de transport electric – toate acestea nefiind realizate și pregătite din timp pentru desfășurarea

șantierului au condus la începerea lucrărilor numai la 07 noiembrie 2015, adică la o întârziere cu aproape un an de zile.

Rețeaua de iluminat public – lucrările abia au început serios în a doua jumătate a lunii mai 2016. Nu se lucrează intens, tranșeele fiind lăsate destupate. Pământul din tranșee riscă să pătrundă de mai multe ori pe partea carosabilă, ceea ce necesită curățări suplimentare a straturilor suport la asfaltare. După perioada de ploi intense din 31.05 – 03.06 16 tranșeele au fost astupate cu pământ umed, iar compactarea se efectuează numai de la suprafață și nu stratificat, ceea ce va conduce la tasări în timp a îmbrăcămintei trotuarelor (pavelelor de beton).

Costul lucrărilor. Contractul de bază de 11,6 mil. Euro (fără TVA) din 16.06.2014 și stipula că lucrările vor fi executate în termen de un an de la semnarea contractului. Pe data de 23.11.2015 a fost semnat un acord adițional de extindere a termenului lucrărilor cu 358 de zile.

Întârzierea finalizării lucrărilor.

Autorizația de Construcție Nr.161/C a fost eliberată la 23.07. 2014 pentru 3 obiecte, iar Nota de începere a lucrărilor a fost semnată la 07. 11. 2014. De facto începerea lucrărilor a avut loc numai la 07 noiembrie 2015, adică la o întârziere cu aproape un an de zile.

Principalele cauze ale întârzierilor au constat în depistarea mai multor chestiuni neprevăzute în proiect. Pe parcursul îndeplinirii lucrărilor de săpătură şi de pozare a diferitor comunicații au fost depistate rețele părăsite, rețele nedeterminate, plasate în afara spațiilor prevăzute pentru aceasta, etc. Toate acestea sunt din cauza, că pe timpuri, pe parcursul execuției lucrărilor nu au fost întocmite aşa zisele «desene de execuție», ci a rămas ca dovadă în arhive numai proiectul tehnic, întocmit de proiectant. În prezent S.C. ”Delta ACM 93” elaborează desenele de execuție pe măsura executării lucrărilor.

Terminul final al lucrărilor s-a extins cu acordul Beneficiarului (Primăria municipiului Chișinău) și a finanțatorilor cu 356 zile și stabilit la 07 noiembrie 2016. Contractantul a motivat întârzierea prin faptul că Beneficiarul nu a pregătit la timp șantierul, adică șantierul nu a fost eliberat – nu au fost defrișați arborii etc. Pe str. V. Alecsandri erau defrișați 80% din numărul prevăzut de proiect. De asemenea, pe cele trei străzi existau multe obstacole – panouri publicitare, scări, intrări în curți, etc., care au împiedicat desfășurarea normală a lucrărilor.

În rezultat, termenii de execuție a lucrărilor, prevăzuți de proiect și menționate în Compartimentul 1.2.4. ”Grafic calendaristic pentru îndeplinirea lucrărilor” au fost amânați în repetate rânduri din cauza neeliberării de către Beneficiar a șantierului și neînceperii la timp a lucrărilor premergătoare. În cazul dat lucrările, efectuate prin contribuție – rețele de telefonie; canalizarea menajer-fecaloidă, conductele de apă, rețelele termice, de contact si electrice, nu au fost desfășurate la timp, ceea ce a condus la amânarea lucrărilor la partea carosabilă și trotuare.

Deoarece reabilitarea străzii este un proces complex care include mai multe lucrări decât cele incluse în compartimentul Drum, și cere angajarea a mai multor executanți, Beneficiarul trebuie să-și asigure o capacitate financiară, organizatorică și tehnologică adecvată pentru a face față implementării a astfel de proiecte. Aceasta este una din principalele condiții de asigurare a termenilor prescriși de execuție a lucrărilor.

Măsurile de asigurare a calității lucrărilor.

Pe lângă beneficiar în vederea controlului calității activează serviciul de consultanță Egis International – companie de consultanță franceză. Din aceasta fac parte cadrele operative:

- inspector de șantier cu funcții de control volum lucrări, supravegherea succesiunii operațiunilor tehnologice, securitatea muncii;
- inginer geodez (topograf) cu funcții control cote, poziționare, amplasamente, parametri geometrici;
- inginer pe calitate cu funcții aprobarea materialelor, verificarea conformității cerințelor de calitate, preluarea probelor și predarea lor la laborator.

Pentru imparțialitate Consultantul a insistat ca încercările să se efectueze în paralel la două laboratoare independente, Constructorul la INCERCOM, iar Consultantul la laboratorul Administrației de Stat a Drumurilor. Din trei probe preluate două le testează Constructorul și una Consultantul. În acest mod datele se compară și aprecierea calității se face în mod obiectiv.

Calitatea este prevăzută și specificată în p. 2 , fiind alăturată documentației de licitație. Controlul calității este efectuat conform ”Planului de calitate”, elaborat și coordonat cu executantul, câștigătorul de licitație SC ”Delta A.C.M 93” SRL, București. Acesta conține modul de control, procedura, referințele la standardele pe genuri de lucrări. În primul rând calitatea este asigurată la executarea lucrărilor prin controlul post operațional, scopul căruia este menținerea parametrilor tehnologici în limita stabilită de proiect /standarde și luarea măsurilor operative de corectare în cazul abaterilor. Aceste funcții îi revin personalului Antreprenorului.

Personalul Inginerului (Consultanței) – inspectorii de volum, de calitate și geodezie monitorizează mersul lucrărilor și fixează cazurile de neconformități la șantier. Acestea sunt sistematizate și trimise de către Inginer cu propuneri concrete Antreprenorului – copie DGTPCC pentru luare de măsuri.

Etapa principală de evaluare a calității se începe cu înaintarea de antreprenor către supraveghetor, a cererii de inspecție privind locul, tipul lucrării, volum, materiale folosite cu anexarea rezultatelor încercărilor. Supraveghetorul (Inginerul) analizează datele prezentate și emite o concluzie (Declarație) privind conformitatea sau neconformitatea lucrărilor executate și informează Beneficiarul și Antreprenorul.

Anexa 8. Achiziția publică de servicii de întreținere a infrastructurii căilor de comunicații din mun. Chișinău pentru anul 2016

Date generale. Licitația publică de achiziție a serviciilor de întreținere a infrastructurii căilor de comunicații din mun. Chișinău pentru anul 2016 a avut loc pe data 13.07.2016 și a inclus patru loturi: i) Servicii de întreținere și reparație a infrastructurii căilor de comunicații din or. Chișinău, inclusiv curți de bloc (Lot nr. 1); ii) Servicii de întreținere și reparație căilor de comunicație suburbane din mun. Chișinău, reparații utilități (Lot nr. 2); iii) Servicii de sistematizare și securizare a circulației rutiere (Lot nr. 3); iv) Servicii de salubrizare a străzilor (inclusiv sezonul rece), curățirea canalizării pluviale (Lot nr. 4).

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:

- Procesul-verbal nr. 6 încheiat la data de 13 iulie 2016 cu privire la deschiderea licitației nr. 16/01461 a fost semnat de către un membru al grupului de lucru, care nu a fost prezent la deschidere ofertelor și anume juristul Direcției V. Mardari. Reprezentatul ”Expert-Grup” a insistat asupra refacerii procesului-verbal de deschidere, prin menționarea în text a cauzei absentării și retragerii semnăturii de pe procesul-verbal al dl V. Mardari. Reprezentanții DGTPCC au asigurat că modificarea va fi efectuată, însă modificarea dată așa și nu a fost efectuată.
- În procesul-verbal al grupului de lucru cu privire la evaluarea ofertelor nr. 16/01461/001, aprobat la 22.07.2016 nu au fost incluse opiniile reprezentantului societății civile, ceea ce este o încălcare a art. 13 alineatul (2) al Legii nr. 131 din 03.07.2015. Opinia consta în existența riscurilor de coluziune din partea a doi agenți economici. De asemenea, acest proces-verbal a fost transmis către Agenția Achiziții Publice fără a fi prezentat reprezentantului societății civile pentru a lua cunoștință și semnarea lui.

Costul lucrărilor. Au fost încheiate două contracte cu Î.M. ”Exdrupo” și ”Global Trans Construction” SRL. Suma contractului cu prima companie este de 114,7 mil. Lei, iar cu a doua de 24,9 mil. Lei.

Reparația străzilor Miorița, Grenoble, Traian

Strada Miorița. Au fost prevăzute următoarele lucrări: Frezare, asfaltare, cu menținerea traseelor suprafeței si volumetriei. Lucrări de reparație a trotuarelor nu au fost planificate. Lucrările au fost realizate în luna august 2016.

Pe tot parcursul străzii a fost realizată frezarea stratului de uzură și așternerea stratului nou de asfalt cu granulozitate mică. Este prea devreme să apară semne vizibile de deformații sau alte abateri, în general suprafața părții carosabile e uniformă, însa planeitatea pe unele sectoare nu este asigurată, conducând la rețineri locale ale apei pluviale. Ca rezultat al inspectării vizuale au fost observate următoarele neajunsuri.

1. Reținerea apei pluviale pe partea carosabilă din cauză nefuncționării canalizării pluviale. Până la str. Grenoble numai pe partea stângă a străzii au fost depistate 5 grilaje astupate ale canalizării pluviale (Foto 1-4).





Foto1–2. Acumularea apei pluvială pe partea superioară a străzii (din amonte a profilului transversal), Miorița 1a





Foto 3 – 4. Grilaje nefuncționale ale canalizării pluviale

2. Totodată a fost observată începutul apariției premature de fisuri pe partea carosabilă





Foto 5 - 6. Fisuri pe partea carosabilă

3. Au fost identificate și cazuri de racordări nereușite ale stratului de uzură (Foto 7-8):





Foto 7 - 8. Racordări nereușite ale stratului de uzură

Concluzie: Este prematur de apreciat cu siguranță starea îmbrăcămintei rutiere deoarece ea se afla în exploatare puțin timp. Din cele observate ca neajunsuri se menționează apariția

prematură a fisurilor, îmbinarea nereușită a straturilor de asfalt și planeitate scăzută a îmbrăcămintei în unele locuri adiacente bordurilor. De asemenea rețeaua de canalizare a apelor pluviale este în stare nesatisfăcătore, ceea ce conduce la reținerea apelor pluviale pe partea carosabilă. Accesele la proprietăți – șantiere în desfășurare, sunt sursa poluării părții carosabile. Trotuarele și trotuarele tehnice sunt în stare avansată de uzură și necesită reînnoire.

Strada Grenoble (tronsonul str. Costiujeni – str. Cuza Vodă). Lucrările prevăzute în caietul de sarcini: Frezare, asfaltare, cu menținerea traseelor suprafeței si volumetriei. Lucrările vizează doar partea carosabilă.

Lucrările au fost realizate în septembrie 2016, asfaltarea fiind efectuată pe întreg parcursul sectorului. Suprafața îmbrăcămintei rutiere reprezintă un strat cu textura omogenă și fără deteriorări vizibile (Foto 1-2)



Foto 1-2. Starea omogenă a îmbrăcămintei rutiere și urme de preluare probe de carote

Pe tronsonul în rampă/urcuș spre str. Traian și aproape de intersecție apar semne de reținere a apei pluviale pe partea carosabilă din cauza neasigurării planeității (Foto 3-6). Neregularitățile suprafeței care conduc la stagnarea apei pluviale.



Foto 3-4 Neregularități ale suprafeței (planeitate insuficientă) care aduc la stagnarea apei pluviale. Trotuare tehnice neîntreținute în mod corespunzător.

Concluzii: Dat fiind că pe acest tronson asfaltul este proaspăt așternut, ca neajunsuri pot fi menționate prezența locurilor cu evacuarea incompletă a apelor pluviale din cauza neasigurării planeității și sistematizării nereușite pe verticală a suprafeței.

Bulevardul Traian. Lucrările prevăzute: Frezarea suprafeței uzate; plombarea gropilor.

Frezarea a fost îndeplinită în ultima decadă a lunii octombrie 2016. Pe toată lungimea bulevardului au fost efectuate lucrări de frezare a stratului de uzură. Din cauza temperaturii scăzute și a ploilor alte lucrări nu s-au efectuat. Circulația pe bulevard nu a fost întreruptă.



Foto 1-2. Vedere suprafețe de îmbrăcăminte rutieră frezată la începutul bdlui Traian –intersecție cu bd-ul Dacia



Foto 3-4. Vedere suprafețe de îmbrăcăminte rutieră frezată la sfârșitul bd-lui Traian – intersecție cu str. Grenoble

Concluzie: Lucrările efectuate sunt o etapă premergătoare a înlocuirii stratului de uzură. Însă, înlocuirea (asfaltarea) stratului de uzură nu a fost prevăzută în acest contract. Fracționarea în așa mod a lucrărilor nu este binevenită, fiindcă la aplicarea stratului de uzură după o perioadă îndelungată va necesita noi lucrări de pregătire. Se recomandă, ca conform tehnologiei, înaintea așternerii stratului de uzură să fie curățate și colmatate crăpăturile.

Grenoble (sector reparat 2014). Pentru a vedea urmările reparațiilor curente similare efectuate în anii precedenți a fost efectuată o inspecție privind starea porțiunii de drum reparată în 2014. E bine de menționat că este vorba de o altă porțiune a străzii Grenoble, precedentă (pe direcția G. Asachi – Costiujeni) sectorului reparat în acest an. Lucrările au fost efectuate în lunile septembrie – octombrie - noiembrie anului 2014.

Acest sector aflat în circulație 2 ani de la finisarea reparației are multiple crăpături și alte defecte ale îmbrăcămintei rutiere, precum ar fi îmbinări nereușite ale stratului de uzură, reținere de apă pe partea carosabilă (Foto 1-4).





Foto 1-2. Crăpături longitudinale





Foto 6-7. Crăpături transversale

De asemenea sunt urme de reținere a apei pe partea carosabilă timp de o zi după ploaie, ceea ce indică neregularități a suprafeței și funcționarea insuficientă a rețelei de canalizare pluvială. Sunt cazuri de blocare a grilajelor și de montare a grilajelor improvizate pe gurile de canalizare pluvială, care poate provoca în cazul dat blocarea piciorului persoanei și traumatizarea acesteia de unitate de transport. De asemenea la intrarea pe străzile laterale sau în proprietăți sunt cazuri de distrugere a îmbrăcămintei rutiere de utilajele grele (Foto 5 – 6).



Foto 5-6. Grilaj improvizat pe gura de canalizare pluvială. Distrugerea îmbrăcămintei rutiere la intrare pe proprietăți de utilajele grele sau din cauza fundației slabe.

Concluzie. Numai la doi ani după finalizarea lucrărilor, pe îmbrăcămintea rutieră au apărut multiple fisuri și crăpături. Apariția lor are cauze multiple – de la insuficiența capacității portante a straturilor inferioare a structurii rutiere până la abaterile în proiectarea rețetei asfaltului și încălcările tehnologiei așternerii și compactării straturilor de asfalt, etc. De asemenea au loc cazuri de reținere de apă pe partea carosabilă, îmbinări nereușite ale stratului de uzură, guri de canalizare pluvială blocate, etc. Beneficiarul nu este suficient de exigent în urmărirea lucrărilor, evaluarea calității și recepției lucrărilor. O mai mare atenție trebuie acordată întreținerii în stare funcțională a rețelei de canalizare pluvială.

Concluzii generale pe reparații curente

1. Nu există niciun document normativ, inclus în Lista documentelor normative naționale sau celor valabile a fostei URSS, care să se refere expres la întreținerea și reparația străzilor și drumurilor orășenești. Lipsa unui document normativ nu permite abordarea complexă a planificării lucrărilor de întreținere și reparație.

2. Pe sectoare reparate în urmă cu 3 luni – 1 an sunt frecvente cazuri de apariție a crăpăturilor, care repetă aceleași crăpături din stratul pe care a fost așternut noul strat de asfalt. Apariția lor are cauze multiple – de la insuficiența capacității portante a straturilor inferioare a structurii rutiere până la abaterile în proiectarea rețetei asfaltului și încălcările tehnologiei așternerii și compactării straturilor de asfalt, etc.

3. În cazul dat, pe lângă cauzele susmenționate, apariția fisurilor și crăpăturilor poate fi explicată cel mai probabil, și prin faptul, că după frezarea stratului uzat nu au fost curățate și colmatate în mod corespunzător crăpăturile. Dacă asemenea crăpăturii nu vor fi curățate și colmatate în modul prevăzut, atunci ele se vor transmite peste 6 – 12 luni prin stratul superior de asfalt.

4. O mai mare atenție trebuie acordată întreținerii în stare funcțională a rețelei de canalizare pluvială.

Anexa 9. Comentarii la Tabelul divergențelor din Raportul de investigație CMC

Concluzia Raportului Comisiei de Anchetă	Argumentele de justificare prezentate de Primăria mun. Chișinău și DGTPCC	Argumente pentru confirmarea concluziilor Raportului Comisiei de Anchetă	Argumentele "Expert-Grup"
1.Contractele de împrumut au fost semnate cu încălcarea prevederilor Legii cu privire la finanțele publice locale nr. 397 din 16.10.2003. (Lipsa împuternicirilor din partea CMC pentru semnarea Contractelor de împrumut și încălcarea flagrantă a prevederilor Legii cu privire la finanțele publice locale n r. 397 din 16.10.2003). Contractul de împrumut cu BERD a fost semnat de către Primarul general al mun. Chișinău la 02.12.2011, fără acordul și dreptul delegat de către CMC. CMC a aprobat Decizia nr. 1/3 cu privire la aprobarea Contractului de împrumut numai la 25.01.2012 (peste circa 2 luni). Contractul de împrumut cu BEI a fost semnat de către Primarul general al mun. Chișinău la 21.09.2012, în numele Primăriei mun. Chișinău, fără acordul și dreptul delegat de către CMC. CMC a aprobat Decizia nr. 3/5 cu privire la aprobarea Contractului de împrumut cu BEI numai la 02.04.2013 (peste circa 7 luni). Comisia de anchetă constată că semnarea contractelor fără împuterniciri din partea CMC este o încălcare flagrantă a prevederilor Art. 14, alin. (1), lit. a) a Legii cu privire la finanțele publice locale nr. 397 din 16.10.2003. *Extras din Legea cu privire la finanțele publice locale, nr. 397 din 16.10.2003.* *Articolul 14. Împrumuturi contractate pentru cheltuieli de capital* *(1) Autoritățile executive în baza deciziilor autorităților reprezentative și deliberative respective, au dreptul: a) să contracteze împrumuturi pe termen scurt și pe termen lung pentru cheltuieli de capital de la instituțiile financiare și de la alți creditori atât din țară, cât și de peste hotare.*	Contractele de împrumut BERD și BEI au intrat în vigoare după aprobarea acestora de către CMC. Acest fapt este reflectat în: **Art. VII „DIVERSE", Secțiunea 7.10 „Efectivitatea prezentului Contract"** a Contractului de Împrumut dintre municipiul Chișinău și BERD (No. 42218 din 02.12.2011) stipulează: (a) Cu excepția prevederilor din Secțiunea 7.10 (c), prezentul Contract este condiționat de, și va intra în vigoare doar după, recepționare a de către BERD de la autoritățile relevante ale Municipiului a dovezii satisfăcătoare pentru BERD prin care se confirmă aprobarea prezentului Contract de către Consiliul Municipal Chișinău. Data de efectivitate (intrare în vigoare) a prezentului Contract va fi data („Data de Efectivitate") la care BERD va expedia Municipiului o notificare prin care acceptă dovada cerută de prezenta Secțiune 7.10 (a). Respectiva notificare va constitui dovadă concludentă a faptului că prezentul Contract a intrat în vigoare. (b) Dacă prezentul Contract nu intră în vigoare până în data de 2 martie 2012 (ori o altă dată acceptată în scris de către BERD), atunci prezentul Contract va înceta, iar drepturile și obligațiile BERD și ale Municipiului în baza prezentului Contract se vor stinge. **Art. 11 Legea și jurisdicția, pct. 12.05 "Eficacitatea acestui contract" a Contractului de Finanțare dintre municipiul Chișinău și BEI (No. 81.429 Serapis No.2011 0448 din 02.12.2011) stipulează:** (a) Acest contract este condiționat de și intră în vigoare numai după primirea de către Bancă de la organele/autoritățile competente ale Împrumutatului a unor dovezi satisfăcătoare pentru Bancă să confirme aprobarea acestui Contract de	Reiterăm concluzia Comisiei de anchetă. Contractele de împrumut presupun asumarea de obligații financiare, respectiv este o competență exclusivă a Consiliului municipal de a contracta împrumuturi de capital pe termen lung. Contractele de împrumut cu BERD și BEI puteau fi semnate de către Primarul general al mun. Chișinău doar după obținerea împuternicirilor din partea CMC. Această constatare reiese din prevederile Art. 14. Împrumuturi contractate pentru cheltuieli de capital, alin (1), lit. a) al Legii cu privire la finanțele publice locale, nr. 397 din 16.10.2003. Extrasul din Lege este prezentat în Raport. Intrarea în vigoare a contractelor este o altă etapă, care este ulterioară semnării contractelor. Intrarea în vigoare are efect doar dacă contractele sunt semnate. Iar semnarea contractelor s-a produs cu încălcarea prevederilor legale menționate. Cel mai elocvent argument în acest sens sunt prevederile Art. VII „DIVERSE", Secțiunea 7.10 „Efectivitatea prezentului Contract", lit. (c) a Contractului BERD, care stabilesc că prevederile Articolului I (care prevede inclusiv cota procentuală a împrumutului) și Articolul VII, au intrat în vigoare la momentul semnării. De asemenea, intrarea în vigoare a Contractelor de împrumut erau condiționate de două elemente esențiale. Conform prevederilor Art. VII „DIVERSE", Secțiunea 7.10 „Efectivitatea prezentului Contract", lit. (a) a Contractului BERD, dar și a prevederilor pct. 12.05 "Eficacitatea acestui contract" a Contractului cu BEI, după aprobarea contractelor de către CMC, Primăria era obligată să expedieze BERD și BEI dovadă cerută de aprobare a Contractului de către CMC. La rîndul lor BERD și BEI urmau să expedieze Primăriei Notificări prin care acceptă dovezile cerute de contracte. Respectivele notificări trebuiau să constituie dovadă concludentă a faptului că Contractele au intrat în vigoare.	Aprobarea post-factum de către CMC a contractelor de împrumut din partea BERD și BEI a validat aceste documente. Argumentul invocat că primarul nu putea semna acordurile respective trebuia adus la etapa de aprobare a acordurilor.[31] Totodată, este valabil argumentul de neîndeplinire a condițiilor de confirmare atât din partea Primăriei, cât și din partea instituțiilor internaționale prin transmiterea reciprocă a scrisorilor/notificărilor respective.

[31] Actul juridic încheiat cu autorizare (acord prealabil) devine valabil necondiţionat din momentul încheierii lui. Dacă lipseşte autorizarea actul nu este nevalabil în mod inevitabil, ci se consideră încheiat sub condiţie suspensivă: survenirea efectelor depinde de faptul dacă va fi dat acest acord sau nu, adică de un eveniment viitor şi incert (art. 239). Odată cu darea confirmării (acordului ulterior) actul devine valabil cu efect retroactiv. Dacă confirmarea este refuzată actul juridic devine în mod definitv nevalabil.
http://www.contabilsef.md/libview.php?l=ro&idc=346&id=2791

	către Consiliul Municipal Chişinău. (b) Acest contract nu va intra în vigoare până când Banca nu va trimite Împrumutatului o scrisoare de confirmare pentru îndeplinirea condiţiei menţionate mai sus şi furnizarea datei la care acest Contract devine efectiv („Data de eficacitate"), şi o astfel de notificare trebuie să fie dovadă decisivă că acest Contract a devenit efectiv. Astfel, la 25.01.2012, CMC a aprobat Decizia nr. 1/3 cu privire la aprobarea Contractului de împrumut cu BERD, iar la 02.04.2013, CMC a aprobat Decizia nr. 3/5 cu privire la aprobarea Contractului de împrumut cu BEI.	La adresarea Comisiei de anchetă, responsabilii din cadrul DGTPCC nu au prezentat nici o Scrisoare de adresare către BERD şi BEI şi nici nu au confirmat documentar că BERD şi BEI un trimis în adresa Primăriei/DGTPCC Notificări de confirmare pentru îndeplinirea condiţiilor menţionate în Contractele de împrumut. În cazul în care nu există astfel de documente, Contractele de împrumut nu puteau să intre în vigoare. În acest caz, conform prevederilor Art. VII „DIVERSE", Secţiunea 7.10 „Efectivitatea prezentului Contract", lit. (b) a Contractului BERD, dacă Contractul nu intră în vigoare pînă la data de 2 martie 2012!!! drepturile şi obligaţiile Municipiului şi ale BERD se vor stinge. Astfel, deşi contractele au fost semnate cu încălcări, deşi CMC a aprobat post-factum aceste contracte, neîndeplinirea condiţiilor contractuale prevăzute la Art. VII „DIVERSE", Secţiunea 7.10 „Efectivitatea prezentului Contract", a Contractului BERD, constată faptul că acest contract are expirat termenul de valabilitate. Contractul are o perioadă de valabilitate de 36 luni. La data prezentării prezentului Raport, deja 3 termene de valabilitate au fost depăşite: 1. Contractul semnat la 02.12.2011 a expirat pe 02.12.2014. 2. Contractul aprobat de CMC la 25.01.2012 a expirat la 25.01.2015. 3. Notificările cerute de contract nu au fost prezentate până la 02.03.2012.	
2.Unul din contractele de împrumut extern s-a semnat cu o structură fără autoritate publică – Primăria mun. Chişinău. Contractul de împrumut cu BEI a fost semnat cu Primăria Chişinău – structură fără autoritate publică. Conform prevederilor Legii privind administraţia publică locală nr. 436 din 28.12.2006, Articolul 1 "*primăria este o structură funcţională care asistă primarul în exercitarea atribuţiilor sale legale*". Iar prevederile Art. 40 a aceleiaşi Legi nu stabilesc pentru primărie competenţe de contractare împrumuturilor externe. Unica autoritate cu care putea fi semnate contractele de împrumut este Consiliul Municipal Chişinău. Acest fapt rezultă din prevederile Art. 9, alin (1), al Legii nr. 121 din 05.04.2007 cu privire la de-etatizarea şi administrarea proprietăţii publice.	Contractele de împrumut BERD/BEI au fost încheiate de către Municipiul Chişinău, reprezentat de către Primarul general al municipiului, după cum urmează (extras în engleză din Contractele de împrumut, pentru a se evita interpretarea ca urmare a traducerii neoficiale în română). Contract BEI: „*This Contract is made between* ***The European Investment Bank*** *having its seat at 100 blvd Konrad Adenauer, Luxembourg, L-2950 Luxembourg, represented by Wilhelm Molterer, Vice president (the "Bank") of the first part, and The* ***Municipality of Chisinau****, represented by Dorin Chirtoaca, the General Mayor of the Municipality of Chisinau, having its seat at Bd. Stefan cel Mare si Sfint, 83, MD – 2012, Chisinau, Republic of Moldova (the "Borrower") of the second part.*" Contract **BERD:**	Comisia de Anchetă nu a menţionat nimic despre contractul de împrumut semnat cu BERD. Acest Contract este semnat cu municipiul Chişinău. Pe acest contract se respectă statutul autorităţii publice semnatare. Referitor la Contractul de împrumut semnat cu BEI Comisia de anchetă îşi menţine poziţia. În versiunea **în limba română, aprobată de CMC**, în Contractul de împrumut cu BEI se menţionează că este încheiat cu Primăria municipiului Chişinău. Mai mult în preambulul contractului se menţionează că părţile în Contract sunt BEI şi Primăria mun. Chişinău, reprezentată de Primar, numită Împrumutat. Fotocopia de pe pagina de titlu şi preambulul Contractului se anexează. În acest sens, traducerea în limba română, oficializată prin Decizia CMC nr. 3/5 din 02.04.2013 confirmă concluzia Comisiei de anchetă. Pentru evitarea dubiilor referitor la autoritatea contractantă este necesară ajustarea	Acelaşi argument de mai sus este valabil şi în acest caz. Odată cu împuternicirea post factum a primarului contractul a devenit valabil.

	”Agreement dated 2 December 2011 between **City of Chisinau**, a municipality located in, and established and existing under the laws of Republic of Moldova (the ”City”), acting through the General Mayor of the City of Chisinau, and **European Bank for Reconstruction and Development** (“EBRD“), an international financial institution established pursuant to the Agreement Establishing the European Bank for Reconstruction and Development dated 29 May 1990, having its headquarters at One Exchange Square, London, EC2A 2JN, United Kingdom.” Totodată, Primarul General al municipiului Chișinău a fost împuternicit cu dreptul de a negocia și semna Contractele de împrumut, în conformitate cu Deciziile CMC Nr. 1/3 din 25.01.2012, 3/5 din 02.04.2013.	corespunzătoare a termenilor utilizați în contract, conform celor utilizați în versiunea în limba engleză. Reiterăm concluzia Raportului Comisiei de Anchetă: Primarul General al municipiului Chișinău a fost împuternicit cu dreptul de a negocia și semna Contractele de împrumut – post factum. Adică, peste circa 2 luni de la semnarea contractului cu BERD și peste 6 luni de la semnarea contractului cu BEI. Prevederile Legii finanțelor publice locale stabilesc, că mai întîi Primarul obține împuternici din partea Consiliului municipal și numai după asta poate semna contracte de împrumut de capital. Vedeți repetat prevederile Art. 14, alin. (1), lit. a) a Legii cu privire la finanțele publice locale nr. 397 din 16.10.2003.	
3.În negocierea contractelor s-au admis derogări de la prevederile Deciziilor CMC nr. 1/3 din 25.01.2012 și nr. 3/5 din 02.04.2013 și prevederile art. 20 ale Legii privind administrația publică locală nr. 436 din 28.12.2006, nefiind respectate clauzele privind negocierea contractelor și asigurarea transparenței procedurii de negociere. În Deciziile CMC nr. 1/3 din 25.01.2012 și nr. 3/5 din 02.04.2013 se menționează că CMC împuternicește Primarul general să negocieze și să semneze Contractele de împrumut. Conform prevederilor legale și procedurale, contractele după negociere urmau să fie semnate cel puțin pe 26.01.2012 și respectiv 03.04.2013, după publicare sau după aducerea la cunoștință publică, ori așa cum prevede Art. 20, alin 5, al Legii privind administrația publică locală nr. 436 din 28.12.2006, ”deciziile cu caracter normativ intră în vigoare numai după publicare”. Deciziile CMC nr. 1/3 din 25.01.2012 și nr. 3/5 din 02.04.2013 nu a fost publicate, respectiv nici până astăzi, contractele nu trebuiau să fie semnate	Decizia nr. 3/5, cu privire la aprobarea Contractului de împrumut cu BEI, a fost publicată pe pagina web a Primăriei mun. Chișinău, la 08.04.2013 (http://chisinau.md/doc.php?l=ro&idc=408&id=6787). Acordul de Împrumut dintre oraşul Chişinău şi Banca Europeană pentru Reconstrucţie Dezvoltare este publicat pe pagina web a Cancelariei de Stat (http://www.ncu.moldova.md/lib.php?l=ro&idc=479).	Comisia de Anchetă reiterează faptul că nici una din Deciziile CMC nr. 1/3 din 25.01.2012 și nr. 3/5 din 02.04.2013 nu au fost publicate nici până în prezent: data de 17 februarie 2015. De facto, la adresa paginii web indicată de Primărie și DGTPCC precum că s-ar afla publicată Decizia nr. 3/5, pe pagina web a Primăriei mun. Chișinău (http://chisinau.md/doc.php?l=ro&idc=408&id=678 7) este Decizia nr. 9/55 din 18 decembrie 2013 ”Cu privire la delegarea unor împuterniciri primarului general al municipiului Chișinău” publicată la 26.12.2013. Prin această Decizie, CMC împuternicește Primarul general al mun. Chișinău să negocieze și să semneze Acordurile de garanție și susținere pentru proiectul investițional ce urmează a fi implementat de SA ”Apă-Canal”. Fotocopia respectivei Decizii se anexează. Pe pagina web a Cancelariei de Stat este publicat doar Contractul de împrumut cu BERD nu și Decizia CMC nr. 1/3 din 25.01.2012. Astfel, **concluzia Raportului Comisiei de Anchetă se confirmă.** Deciziile CMC nr. 1/3 din 25.01.2012 și nr. 3/5 din 02.04.2013 nu a fost publicate nici până în prezent: **data de 17 februarie 2015**. Respectiv, ținând cont de prevederile legale în vigoare, nici la această dată, contractele de împrumut nu puteau să fie semnate de către primarul general. Raportul auditului performanței activității Primăriei	Argumentarea comisiei CMC este confuză. Deciziile CMC nr. 1/3 din 25.01.2012 și nr. 3/5 din 02.04.2013 au avut scopul de adoptarea post factum a contractelor deja negociate și semnate cu BERD și BEI. Astfel, argumentul comisiei că acordurile urmau să fie semnate cel puțin pe 26.01.2012 și 03.04.2013 nu este valabil. Desigur, există o problemă cu publicarea deciziilor CMC, cum a fost și reiterat de Curtea de Conturi. Conform Regulamentului privind constituirea și funcționarea Consiliului municipal Chișinău persoana responsabilă de publicarea deciziilor este Secretarul Consiliului (p. 198, lit. d).[32]Regulamentul vechi nu a fost publicat și este greu de verificat prevederile date în documentul precedent. În același, timp este imperativ ca toate deciziile CMC să fie publicate pe pagina oficială a Primăriei.

[32] http://www.chisinau.md/doc.php?l=ro&idc=511&id=15930

		Chişinău întitulat: „Necesită o regîndire strategică şi eficientizare procesul investiţional în cadrul autorităţilor publice locale din mun. Chişinău?", aprobat prin Hotărârea Curţii de Conturi nr.50 din 31 octombrie 2014, menţionează la pag. 175: *"Un alt element al transparenţei decizionale care necesită a fi îmbunătăţit pentru eficientizarea întregului proces investiţional este publicarea deciziilor CMC. Acest lucru, de fapt, reprezintă un element-cheie în asigurarea transparenţei în general, inclusiv a celei bugetare. De menţionat că, în pofida existenţei unui site, pînă în prezent nu sînt publicate toate deciziile CMC. … Prin urmare, lipsa de transparenţă condiţionează planificări şi derulări a investiţiilor şi reparaţiilor capitale de proastă calitate, precum şi reduce din eficienţa cheltuirii banilor publici*".	
4. "Negocierea" contractelor s-a soldat cu includerea în contractele de împrumut a unor condiţii defavorabile financiar mun. Chişinău. În astfel de contracte de împrumut, condiţiile de reziliere, modificare, plată înainte de termen sunt nu atât de drastice.	În condiţiile în care rata inflaţiei declarată per total pe economie constituie cca 5% în ultimii ani, iar in ramura lucrări de construcţie-montaj în domeniul Transport, conform datelor Biroului Naţional de Statistica a ajuns şi până la cca **12%**, afirmaţia precum că rata dobânzii de 5% +rata EURIBOR (care la moment este de 0,34%), ţinând cont şi de comisioane suplimentare este nefondată. Cu atît mai mult că conform condiţiilor contractului, există şi componenta grant în mărime de 1,2 mln Euro. Conform **Raportului asupra inflaţiei nr. 3 anul 2014 al BNM** pag. 35 "Rata medie lunară a dobânzii pe piaţa creditelor interbancare a continuat trendul ascendent, consemnând 9.25 la suta la finele perioadei gestionare" http://bnm.md/md/inflation_report/2014.	Atunci cînd a formulat această concluzie, Comisia de anchetă a făcut referinţă la alte contracte de împrumut similare. Drept exemplu pot servi contractele de împrumut care au fost contractate de autorităţile publice centrale. Astfel, majoritatea contractele de împrumut externe contractate de Ministerul transporturilor au o rată a dobînzii, cu tot cu comisioane, nu mai mare de 1-2,5%. De exemplu: Contractul de finanţare între Republica Moldova şi Banca Europeană de Investiţii cu privire la proiectul "Moldova - Drumuri Europene III" din 26.06.2013 sau Acordul de Împrumut între Republica Moldova şi Banca Europeană pentru Reconstrucţie şi Dezvoltare cu privire la proiectul "Reabilitarea Drumurilor în Moldova IV". În comparaţie cu rata dobînzii de 5% +rata EURIBOR contractată de Primăria Chişinău, diferenţa este de circa 2-2,5 ori mai mare. În acest caz, explicaţiile prezentate de Primărie privind inflaţia şi ratele de credit interbancare sunt irelevante. Contractarea unor credite scumpe atestă lipsa capacităţii de a dialoga şi negocia cu autorităţile centrale şi de a obţine condiţii facile pentru contractele de împrumut externe. Faptul că condiţiile financiare ale Contractelor sunt defavorabile mun. Chişinău este atestat de Curtea de Conturi. În Raportul de audit întitulat „Necesită o regîndire strategică şi eficientizare procesul investiţional în cadrul autorităţilor publice locale din mun. Chişinău?", aprobat prin Hotărîrea Curţii de	Argumentul despre capacităţile instituţionale slabe ale autorităţilor municipale care au negociat contractul este parţial justificată. Totodată, diferenţa în ratele de dobândă exemplificate derivă din faptul că unele credite, e.g. pentru proiectul"Reabilitarea Drumurilor în Moldova IV", sunt suverane, deci garantate de către stat.[33] În astfel de cazuri, ratele de dobândă, de obicei, sunt mai mici.

[33] http://www.ebrd.com/work-with-us/projects/psd/moldova-roads-rehabilitation-iv.html

		Conturi nr.50 din 31.10.2014, la pag. 226 este specificat: "*pentru implementarea proiectului „Reabilitarea străzilor centrale şi modernizarea iluminatului public al centrului municipiului Chişinău", în perioada 2011-2012 Primăria mun. Chişinău a încheiat 2 contracte de împrumut (din 2 surse) în sumă totală de 22,0 mil. euro (BERD – 11,7 mil. euro, şi BEI – 10,3 mil. euro). De menţionat că pînă la momentul actual, ca urmare a nedebursării creditelor, au fost suportate cheltuieli ineficiente pentru deservirea datoriei în sumă totală de cca 5,0 mil.lei, cauzele fiind: capacităţile instituţionale şi profesionale insuficiente ale unităţii de implementare (DGTPCC), inclusiv a executorului de credite; calitatea necorespunzătoare a proiectelor; tergiversarea achiziţiilor publice, etc. Deşi la data de 09.05.2014 a fost desemnat cîştigătorul pentru efectuarea reabilitării a 3 străzi (primul pachet al proiectului), debursările adiţionale de credit nu au fost efectuate. Această situaţie condiţionează un management defectuos cu precedente referitor la termenul de realizare a proiectelor, neatingerea impactului scontat şi achitări de tarife obligatorii pentru resursele externe nefolosite*".	
5.În procesul de organizare a desfăşurării licitaţiei s-au admis derogări de la prevederile legale în domeniul achiziţiilor publice, în speţă legate de componenţa şi organizarea activităţii Comisiei de evaluare.	În conformitate cu clauzele Contractului de Împrumut BERD (Secţiunea 5.04 „Achiziţiile") şi Contractului de Împrumut BEI (Secţiunea 6.04 "Procedura de achiziţie"), procedura de achiziţie a lucrărilor de reabilitare a fost efectuată în strictă conformitate cu Politicile şi Regulile de Achiziţie a finanţatorilor sus - numiţi. În cadrul activităţii de evaluare a ofertelor, Comisia a urmat paşii conform procedurii specificate în documentul finanţatorului – "**Formulare Standard a Documentaţiei de Licitaţie. Achiziţia bunurilor şi Lucrărilor**" (la momentul procedurii de evaluare, ultima versiune a documentului datează din 2011). Documentaţia menţionată nu conţine un format al Declaraţiei de Imparţialitate şi Confidenţialitate. În acest context, activitatea Comisiei de evaluare a fost ghidată de clauzele privind Confidenţialitatea procedurii de licitaţie, după cum urmează: Art. 26 "Confidenţialitate" a Documentaţiei de Licitaţie: *Informaţiile referitoare la evaluarea ofertelor nu vor fi divulgate ofertanţilor sau altor persoane care nu sunt în mod oficial interesate de acest proces până când informaţiile referitoare la atribuirea contractului nu sunt comunicate tuturor*	Argumentele de justificare prezentate de Primăria mun. Chişinău şi DGTPCC, precum şi răspunsul BERD la Scrisoarea Comisiei de anchetă nr. CA-002/072014 din 24.07.2014 sunt concludente şi suficiente. Concluzia Raportului Comisiei de anchetă se modifică, cu anumite excepţii: Articolul I. Definiţii, Secţiunea 1.01 „Definiţii" al Contractului de Împrumut BERD, la "Contractele de proiect", punctul (3) este expres menţionată obligaţia Municipiului de "*înregistrare a contractelor de achiziţii de către Agenţia de Achiziţii Publice şi de către Trezorăria teritorială a Ministerului Finanţelor a Republicii Moldova, în conformitate cu prevederile Legii privind achiziţiile publice nr. 96 din 13.04.2007*". Versiunea în limba engleză: "the registration of the procurement contract by the Agency of Public Procurement, and by the Treasury Department of the Ministry of Finance of the Republic of Moldova, in line with the Law on Public Procurement no 96 from 13.04.2007. Pînă la finalizarea elaborării Raportului final al Comisiei de anchetă Contractele de împrumut nu erau înregistrare la Agenţia de Achiziţii Publice. De asemenea, prevederile Art. 6.09 Conformitatea cu	Contractul a fost înregistrat la Trezorerie pe data 19.09.2014. Este prezentă ştampila instituţiei în contract.

	ofertanților. *Art. 9 "Ghidul achizițiilor privind Politici și Reguli de Achiziție": „Procesul de evaluare a ofertelor va fi confidențial până la atribuirea contractului*". De remarcat că ultima versiune a documentului "**Formulare Standard a Documentației de Licitație. Achiziția bunurilor și Lucrărilor**", din August 2014, stipulează necesitatea semnării de către Comisia de evaluare unui format al Declarației de Imparțialitate și Confidențialitate. În acest context, procedura de licitație pentru Pachetul 2 (str. Tighina, Alexandru cel Bun, 31 August1989) va fi ghidată de versiunea revizuită, din August 2014 a documentului privind Procedura de achiziție a lucrărilor. Cu referire la componența Comisiei de evaluare, documentul „**Formulare Standard a Documentației de Licitație. Achiziția bunurilor și Lucrărilor**" (versiunea 2005) nu conține recomandări privind componența Comisiei de evaluare. Versiunea revizuită a documentului (2014) stipulează că "*Banca recomandă numirea a cel puțin 3 membri a Comisiei de evaluare*". În acest context, procedura de licitație pentru Pachetul 2 va fi ghidată de versiunea din revizuită, din August 2014, a documentului privind Procedura de achiziție a lucrărilor. De remarcat că, pe parcursul implementării proiectului, Banca monitorizează procesul de implementare în scopul de a se asigura că normele sunt respectate. Monitorizarea Băncii este asigurată prin comunicarea continuă cu Beneficiarul (corespondența prin e-mail cu Unitatea de Implementare a Proiectelor).	legile a Contractului de împrumut cu BEI stabilește că "*Împrumutatul va respecta în toate privințele, toate legile la care aceasta sau proiectul este supus, inclusiv, fără limitare,…*". Versiunea în limba engleză: Art. 6.09 Compliance with laws The Borrower shall comply in all respects with all laws to which it or the Project is subject including, without limitation…". Mai mult, conform prevederilor ARTICOLULUI IV – CONDIȚII PREALABILE, Secțiunea 4.02. Condiții suplimentare pentru Vărsămintele în cadrul Împrumutului FSEV, litera (a), punctul (1), BERD a obligat Municipiul să prezinte o copie certificată a Contractului de împrumut înregistrat la Agenția Achizițiilor publice și departamentul Trezorerial al Ministerului Finanțelor, în conformitate cu Legea achizițiilor publice nr. 96 din 13.04.2007. Înregistrarea contractelor de împrumut la Agenția de achiziții publice și Trezorerie presupune respectarea unei proceduri prevăzute de cadrul legislativ național. Odată ce contractele nu au fost încă înregistrare semnifică că procedurile legale nu au fost respectate. Cu referință la Declarația de Imparțialitate și Confidențialitate, Comisia de anchetă își menține concluzia din Raport. Totodată, în cazul în care, așa cum menționează Primăria, DACĂ "Formulare Standard a Documentației de Licitație. Achiziția bunurilor și Lucrărilor" (la momentul procedurii de evaluare, ultima versiune a documentului datează din 2011), nu conține un format al Declarației de Imparțialitate și Confidențialitate, ATUNCI de ce activitatea Comisiei de anchetă a fost blocată intenționat de către Primărie și DGTPCC pe parcursul a mai mult de trei luni (iunie-septembrie 2014) și nu a oferit accesul la documentația de licitație, deși cîștigătorul licitației a fost anunțat, și astfel clauzele de confidențialitate nu mai aveau efect???	
6. Agramație juridică în perfectarea actelor administrative În emiterea Dispoziției nr.72-d din 11.02.2014 se constată agramație juridică.	Nu au fost prezentate argumente pentru justificarea acestei concluzii.	Concluzia Reportului Comisiei de Anchetă rămâne valabilă.	Fără comentarii.
7. Comisia de evaluare a activat în condiții de intrasparență. Licitația s-a desfășurat fără a fi făcute publice informații despre organizarea și desfășurarea ei. Mai mult, nici până în prezent conținutul	Activitatea de licitație s-a desfășurat în stricta conformitate cu Politicile și Regulile de Achiziție BERD, fiind monitorizată de Departamentul Achiziții a BERD. Transparența acțiunilor a fost asigurată începând cu perioada de pre-licitație,	Argumentele de justificare prezentate de Primăria mun. Chișinău și DGTPCC infirmă parțial concluzia Raportului Comisiei de anchetă. Procedura de organizare și desfășurare a licitației a respectat parțial prevederile Politicilor și Regulilor de Achiziție ale	Caietul de sarcini a fost oferit pentru analiză. Conform Politicii de Informații Publice BERD, sunt publicate doar informațiile generale despre contract.[34] Argumentul

[34] http://www.ebrd.com/what-we-do/strategies-and-policies/public-information-policy.html

documentaţiei tehnice şi studiul de fezabilitate nu a fost adus la cunoştinţă publică. În acest fel, se încalcă prevederile Legii cu privire la administraţia publică locală.	după cum urmează: 1. Invitaţia la licitaţia internaţională a fost publicată pe site-ul finanţatorilor şi a beneficiarului, şi în Monitorul Oficial de Achiziţii al Comisiei Europene. Licitaţia a fost deschisă tuturor firmelor din orice ţară (fapt confirmat de procurarea a documentaţiei de licitaţie de către **23 de companii de profil**, din diverse ţări). 2. La procurarea documentaţiei de licitaţie, potenţialii ofertanţi au primit şi documentaţia tehnică de proiect, cu avize şi studii necesare anexate. Documentaţia de proiect a fost supusă în mod obligatoriu avizărilor şi verificărilor de rigoare. 3. În conformitate Documentaţia cu art. 11 pct. (5) din Legea nr. 163 din 09.07.2010, *Privind autorizarea executării lucrărilor de construcţie*, funcţia de aprobare a documentaţiei de proiect revine solicitantului (beneficiarului). Beneficiar al proiectului este Direcţia generală transport public şi căi de comunicaţie, numit prin **Decizia CMC, nr. 4/1 din 15.05.2012.** 4. Lansarea licitaţiei a avut loc şi în cadrul unei conferinţă de presă, susţinută de Primarul General, la 03.12.203. (Comunicat de presă: http://www.chisinau.md/libview.php?l=ro&idc=403&id=6643). 5. La 15.01.2014, Beneficiarul a organizat o şedinţă de clarificări cu potenţialii ofertanţi, în care au fost prezentate: proiectul tehnic, potenţiale constrângeri, cerinţe de mediu; organizarea şantierului, etc. La şedinţă au participat **22 de reprezentanţi** a companiilor de profil. 6. Deschiderea ofertelor a avut loc la 12.02.2014, în prezenţa a **14 reprezentaţi** a companiilor de profil. (Comunicat de presă: http://www.chisinau.md/libview.php?l=ro&idc=403&id=6863). 7. Activitatea Comisiei de evaluare a ofertelor a fost ghidată de Politicile şi Regulile de Achiziţie a finanţatorilor. În conformitate cu acestea: *- Procesul de evaluare a ofertelor va fi confidenţial până la atribuirea contractului.* *- Informaţiile referitoare la evaluarea ofertelor nu vor fi divulgate ofertanţilor sau altor persoane care nu sunt în mod oficial interesate de acest proces până când informaţiile referitoare la atribuirea contractului nu sunt comunicate tuturor ofertanţilor.*	finanţatorilor precum şi prevederile legale naţionale. Astfel, 1. Nici până la data prezentării prezentului Raport, 17 februarie 2015, conţinutul documentaţiei tehnice şi studiul de fezabilitate a lucrărilor de reabilitare a celor 3 străzi nu a fost adus la cunoştinţă publică. În acest fel, se încalcă atît procedurile Politicilor şi Regulilor de Achiziţie BERD cît şi prevederile legislaţiei naţionale în vigoare privind transparenţa activităţii autorităţilor publice locale. 2. Conform Politicilor şi Regulilor de Achiziţie ale finanţatorilor "*procesul de evaluare a ofertelor va fi confidenţial până la atribuirea contractului*". Raportul Comisiei de anchetă constată că procesul de evaluare a rămas secret şi după atribuirea contractului. În acest fel, condiţiile de in-transparenţă persistă. 3. Argumentul prezentat de Primărie şi DGTPCC prin care se face referinţă la prevederile art. 11 pct. (5) din Legea nr. 163 din 09.07.2010, *privind autorizarea executării lucrărilor de construcţie*, funcţia de aprobare a documentaţiei de proiect revine solicitantului (beneficiarului) – <u>sunt absurde</u>. Conform Regulamentului de organizare şi funcţionare a DGTPCC aprobat prin Decizia CMC nr.11/31 din 04.06.2004 – DGTPCC nu are nici o atribuţie de aprobare a documentaţiei tehnice şi a studiilor de fezabilitate. Mai mult, în activitatea sa, singurele acte pe care le eliberează DGTPCC sunt Ordinele şi Dispoziţiile Directorului (p. 7.3 din Regulamentul DGTPCC)) şi autorizaţiile pentru lucrări (p. 3.2.2 din Regulamentul DGTPCC), dar nu aprobări de documente tehnice şi studii de fezabilitate. Este absurd ca astfel de documente precum Studiul de fezabilitate "Evaluarea stării tehnice a căilor de comunicaţie din mun. Chişinău în vederea planificării lucrărilor de reabilitare şi întreţinere a acestora", şi Proiectele tehnice nr. 3069 (Reabilitarea bd. Ştefan cel Mare şi Sfânt), nr. 3071 (reabilitarea bd. C. Negruzzi), nr. 3073 (Reabilitarea str. V. Alecsandri) <u>să fie aprobate de o singură persoană</u>. Chiar dacă prin absurd se admite că astfel de documente să fie aprobate de către Directorul DGTPCC, Comisiei de anchetă nu i-a fost prezentat <u>nici un Act (Ordin sau Dispoziţie)</u>, prin care să fi fost aprobată documentaţia tehnică de proiect!!! Astfel, documentaţia tehnică şi studiile de fezabilitate sunt documente neaprobate. Mai mult, din declaraţiile	privind Studiul de fezabilitate este echivalent cu cel prezentat la p. 12 din acest Tabel.

		reprezentanţilor organizaţiilor ecologiste se constată că documentaţia tehnică nu a primit avizul de mediu. Astfel, veridicitatea documentaţiei tehnice este pusă la îndoială. Reiterăm concluzia Comisiei de anchetă, "Încheierea contractului pentru executarea unor lucrări publice fără aprobarea lor de către CMC este o încălcare a prevederilor Legii cu privire la administraţia publică locală, Art. 14, Art. 29 şi Art. 78. Studiile de fezabilitate şi proiectele tehnice trebuiau să fie aprobate de către CMC. Este de neînţeles, de ce în unele cazuri, DTPCC prezintă CMC spre aprobare: Studiul de fezabilitate privind crearea parcărilor în oraş, sau Studiul de fezabilitate şi documentaţia tehnică privind crearea parcării sub Piaţa Marii Adunări Naţionale, iar în alt caz documentaţia tehnică privind cele 3 străzi nu este prezentată spre aprobare de către CMC???	
8. La licitaţie s-au admis evaluării o companie care nu întruneşte criteriile de calificare pentru o categorie importantă de lucrări ale proiectului. Analiza ofertei Companiei SC Delta ACM – 93 atestă existenţa a două Certificate de conformitate cu ISO 9001:2008 (QC/1114 din 21.11.2012 valabil pînă în 2015) şi ISO 1400:2005 (QM/1054 din 16.07.2013 valabil până în 2016). Ambele Certificate includ o serie de domenii de activitate din care lipsesc confirmarea calificării pentru executarea lucrărilor utilitare pentru electricitate şi la instalaţiile electrice. Modernizarea sistemului de iluminat public este o componentă de bază a lucrărilor la cele 3 străzi din centrul mun. Chişinău. În acest fel, Comisia de anchetă consideră că ofertantul nu a prezentat dovezi al corespunderii criteriilor de calificare pe o componentă important a proiectului, iar în conformitate cu Regulile BERD, Partea 1. Instrucţiuni pentru participanţii la licitaţie, punctul 28.5 "*dacă oferta nu întruneşte cerinţele documentaţiei de concurs ea urmează să fie respinsă de către Beneficiar*". În afară de încălcarea Regulilor BERD, Comisia de anchetă constată şi încălcarea prevederilor legislaţiei în vigoare. Mai mult, în cadrul întâlnirii cu Comisia de anchetă, reprezentanţii oficiali al companiei SC Delta ACM – 93 (Scrisoarea de delegare este prezentată în Anexa 7) au declarat că compania nu are experienţă în reabilitarea sistemelor de iluminat	**Certificatele ISO:** În conformitate cu prevederile Documentaţiei de licitaţie (Part 1, Section III Evaluation and Qualification Criteria, Tab. 2.7. Other requirements): *"The tenderer or each partner in a Joint Venture, Consortium or Association shall be certified in accordance with ISO 9001:2008 (Quality Management System) or similar and in accordance with ISO 14001:2005 (Environment Management System) or similar. The Tenderer shall provide copies of the certificates."* Traducere neoficială din Documentaţia de licitaţie: „*Ofertantul sau fiecare partener în consorţiu/asociere trebuie sa fie certificate în conformitate cu standardul ISO 9001:2008 (Sistemul de Management al Calităţii) sau similar si cu standardul ISO 14001:2005 (Sistemul de Management de Mediu) sau similar. Ofertantul va prezenta copii ale certificatelor.*" În acest context, este important de menţionat că ofertanţilor nu li s-a solicitat sa fie certificate ISO 9001 si ISO 14001 într-un domeniu specific. Toţi ofertanţii, inclusiv ofertantul câştigător, au prezentat copiile Certificatelor de conformitate cu standardul ISO 9001:2008 şi ISO 14001:2005. Astfel, având în vedere prevederile documentaţiei de atribuire, niciun ofertant nu ar fi putut respins în baza unor criterii care nu au fost astfel solicitate prin documentaţia de licitaţie. **Legislaţia naţională:**	Comisia de anchetă consideră că argumentul prezentat de DTPCC precum că "*În acest context, este important de menţionat că ofertanţilor nu li sa solicitat sa fie certificate ISO 9001 si ISO 14001 într-un domeniu specific*" este o dovadă a lipsei de profesionalism şi neglijenţei. Este evident şi unui nespecialist că dacă este vorba despre lucrări de reabilitare a drumurilor şi a sistemului de iluminat, Certificatele de calitate trebuie să fie anume pe acest domeniu. Nu poate fi încredinţată realizarea unor lucrări de reabilitare a drumurilor unor companii care au certificate de calitate în domeniul serviciilor de turism, de exemplu. Conform Ghidului ISO/CEI: 1996 "Certificarea este o procedură prin care o terţă parte dă asigurarea scrisă că un produs, proces sau serviciu este în conformitate cu cerinţele specificate". Certificatele de conformitate a calităţii cu standardul ISO 9001:2008 şi ISO 14001:2005 se eliberează pe domenii specifice de activitate, inclusiv pentru lucrări de reabilitare drumuri, separat şi executarea lucrărilor utilitare pentru electricitate şi la instalaţiile electrice, separat. Practic toţi ofertanţii au prezentat copii ale Certificatelor de conformitate a calităţii, iar în listele de servicii pentru care sunt eliberate Certificate erau incluse şi lucrările de construcţie/reabilitare drumuri şi executarea lucrărilor utilitare pentru electricitate şi la instalaţiile electrice. În certificatele prezentate de ofertantul declarat cîştigător aceste servicii erau lipsă. Conform Regulilor BERD, Partea 1. Instrucţiuni pentru	Conform formularii cerinţelor din documentaţia de invitaţie, într-adevăr, era necesar de prezentat doar copiile certificatelor ISO 9001:2008 sau similar şi ISO 1400:2005 sau similar, fără a fi specificat domeniile de certificare. Dacă luăm în considerare această formulare a cerinţelor faţă de companiile competitoare, atunci procesul de evaluare a companiei SC Delta ACM – 93 a fost în corespundere cu această cerere. Totodată, cum menţionează şi comisia de anchetă a CMC, ar fost important ca în cerinţele pentru certificatele ISO să fie specificate toate domeniile relevante, inclusiv şi a lucrărilor de iluminat public sau comisia de evaluare să ia în considerarea certificarea pe domenii la etapa evaluării ofertelor. Ceea ce ţine de subcontractori, DGTPCC a adus explicaţia că conform Clauzei 4.4 a Condiţiilor Generale de Contract, Contractorul poate implica si alţi subcontractori faţă de cei nominalizaţi în oferta, cu condiţia ca aceştia sa fie aprobaţi in prealabil de către Inginer.

public şi că sunt în căutarea unor subantreprenori (materialul audio poate fi prezentat la solicitare). Aceasta vine în contradicţie cu oferta prezentată de Companie, ori în Secţiunea Subcontractori, (pagina 280 a ofertei), Compania declară că nu va avea subcontractori în executarea contractului.	În ceea ce priveşte prevederile legislaţiei naţionale, rugăm Comisia de Ancheta să aibă în vedere prevederile Secţiunii 5.04 a Acordului de Împrumut, conform căreia achiziţiile în cadrul proiectului vor respecta Politica si Regulile de Achiziţie ale BERD.	participanţii la licitaţie, punctul 28.5 "*dacă oferta nu întruneşte cerinţele documentaţiei de concurs ea urmează să fie respinsă de către Beneficiar*". Respectiv, chiar dacă ofertantul cîştigător a prezentat copiile Certificatelor de calitate, faptul că ele nu prezentă dovezi ale corespunderii criteriilor de calificare pe o componentă importantă a proiectului, este un motiv de descalificare. La această etapă, Comisia de evaluare trebuia să ateste lipsa conformităţii documentaţiei cu cerinţele de concurs şi să excludă din concurs oferta care nu întruneşte condiţiile cerute.	
9. S-a admis pentru evaluarea experienţei generale şi specifice unele proiecte care nu se încadrează în termenii stabiliţi de documentaţia de licitaţie. În afară de criteriul cel mai mic preţ, unul din criteriile care a determinat rezultatul evaluării a fost experienţa generală şi specifică. La acest criteriu ofertanţii trebuiau să prezinte cel puţin 3 proiecte implementate în ultimii 5 ani care să fie ca mărime şi complexitate similare proiectului din Chişinău. Conform prevederilor: 1. Caietului de sarcini, Partea 1. Secţiunea III. Criterii de evaluare şi calificare, 2.4.1 Experienţa generală şi 2.4.2 Experienţă specifică; 2. Regulilor BERD, Instrucţiunea privind desfăşurarea licitaţiilor, Partea 3. Criterii de evaluare a ofertelor şi cerinţele de calificare, capitolul 2, Cerinţe de calificare, punctul 2.4.1 şi 2.4.2, ofertanţii trebuiau să prezinte proiecte care s-au implementat în ultimii 5 ani înainte de termenul limită de depunere a ofertelor, şi cu activitate în cel puţin nouă (9) luni în fiecare an. *Extras din Caietul de sarcini. Traducere neoficială în limba română. Partea 1. Secţiunea III. Criterii de evaluare şi calificare, 2.4.1 Experienţa generală şi 2.4.2 Experienţă specifică Experienţă în temeiul unor contracte în rolul de contractant sau contractant de management pentru ultimii cinci (5) ani înainte de termenul limită de depunere a ofertelor, şi cu activitate în cel puţin nouă uni în fiecare an.* Termenul de prezentare a ofertelor a fost 12 februarie 2014. Respectiv perioada pentru ultimii cinci (5) ani înainte de termenul limită de depunere a ofertelor începe din 12 februarie 2009. Analiza	Ca răspuns la observaţia Comisiei de Ancheta, facem următoarele precizări: • Experienţa generală şi specifică a fiecărui ofertant a fost evaluată în baza documentelor prezentate în Oferta si a răspunsurilor la solicitările de clarificări, în raport cu cerinţele prevăzute în documentaţia de licitaţie; prin urmare, declaraţiile ulterioare ale ofertantului câştigător sunt irelevante pentru Comisia de Evaluare; • Conform Clauzei 4.4 a Condiţiilor Generale de Contract, Contractorul poate implica si alţi subcontractori faţă de cei nominalizaţi în oferta, cu condiţia ca aceştia sa fie aprobaţi in prealabil de către Inginer; • De asemenea, conform Clauzei 4.4, "*Contractorul este responsabil pentru toate acţiunile si erorile oricărui Subcontractor, ale agenţilor si angajaţilor săi, ca si cum acestea ar fi acţiunile sau erorile Contractorul*". Experienţa generală Conform prevederilor documentaţiei de licitaţie, ofertantul trebuie să demonstreze că are experienţă ca şi contractor timp de 9 (nouă) luni în fiecare din ultimii 5 ani. Având în vedere ca în Documentaţia de Licitaţie nu s-a prevăzut explicit "5 ani împliniţi la data depunerii ofertelor", conform practicii internaţionale, Comisia de Evaluare a luat in considerare ultimii 5 ani calendaristici: 2009, 2010, 2011, 2012, 2013. Astfel, pentru aceasta perioada, Form EXP-1 prezentat de Ofertant, demonstrează ca acesta a acţionat ca principal contractor astfel: ▪ 2009 – 12 luni (în cadrul contractelor "Reabilitarea si modernizarea drumului	Prin argumentul prezentat, Comisia de anchetă constată că Primăria şi DGTPCC a luat în consideraţie observaţia din Raport şi a exclus din lista proiectelor descrise în oferta Companiei SC Delta ACM – 93 proiectul "Reabilitarea drumuri urbane în mun. Bucureşti – Pachet 5". Aşa cum este menţionat în Raportul Comisiei de anchetă acest proiect a fost admis eronat la evaluare, deoarece are drept termeni de implementare perioada septembrie 2007 - septembrie 2008. Astfel, Primăria şi DGTPCC confirmă concluzia Raportului Comisiei de anchetă prin care s-a stabilit că proiectul menţionat nu se încadrează în termenii de ultimii "5 ani", deoarece a fost finalizat înainte de anul 2009. Aşa cum a constatat Comisia de anchetă acest proiect trebuia exclus din evaluare. Comisia de evaluare nu a exclus însă acest proiect, respectiv a viciat rezultatele evaluării. Acum, este prea tîrziu această corectare a situaţiei. În procesul verbal de evaluare a licitaţiei acest proiect este menţionat ca a fost evaluat. Documentaţia confirmativă necesară pentru descrierea acestui proiect însă lipseşte din ofertă. Cum a evaluat acest proiect Comisia de evaluare rămâine o enigmă. Astfel, Comisia de anchetă constată: 1. Comisia de anchetă a avut dreptate cînd a identificat proiectul menţionat drept necorespunzător cerinţelor de evaluare. 2. Prin excluderea acestui proiect din evaluare se demonstrează că procedura de evaluare a fost viciată.	Comisia de evaluare a identificat patru loturi de reabilitare a drumurilor pentru compania SC Delta ACM – 93 ca fiind în corespundere cu cerinţele de experienţă similară: ▪ "Reabilitarea drumuri urbane în mun. Bucureşti – Pachet 5" (11,4 mil. Euro); ▪ **"Reabilitarea şi modernizarea drumului de ţară DJ 561" (8,3 mil. Euro);** ▪ "Reabilitarea şi modernizarea drumurilor în mun. Craiova" (25,5 mil. Euro); ▪ "Reabilitarea drumului DN 56" (35,8 mil. Euro). Din cele patru loturi luate în considerare de grupul de lucru, cel de reabilitare **a drumului DJ 561 este cu semnificativ mai mic ca valoare decât viitorul pachet de lucrări în mun. Chişinău (8,3 vs. 11,2 mil. Euro)**. Astfel, acest proiect nu putea fi luat în calcul ca experienţă similară. De asemenea, dacă excludem şi proiectul de reabilitarea a drumurilor urbane în mun. Bucureşti – Pachet 5 (11,4 mil. Euro) , care nu se încadrează în perioada de ultimii 5 ani, atunci reiese că compania SC Delta ACM – 93 a prezentat doar două dovezi a experienţei similare în ultimii 5 ani. Luând în considerare analiza experienţei companii date, **reiese că SC Delta ACM – 93 trebuia descalificată de către comisia de evaluare deoarece**

ofertelor atestă că Comisia de evaluare a admis pentru evaluare proiecte care au finalizat în anul 2008, ceea ce nu se încadrează în termenul de 5 ani. Astfel, proiectul "Reabilitarea drumuri urbane în mun. București – Pachet 5", admis la evaluare, prezentat de către Compania SC Delta ACM – 93 a început în septembrie 2007 și a finalizat în septembrie 2008. În acest fel, au fost încălcate prevederile Caietului de sarcini și ale Regulilor BERD, iar compania care a prezentat acest proiect în calitate de experiență a fost avantajată, iar procedura de evaluare viciată.	județean DJ 561" – 9 luni si "Reabilitarea si modernizarea sistemului rutier in municipiul Craiova" – 3 luni); ▪ 2010 – 12 luni (in cadrul contractelor "Reabilitarea si modernizarea sistemului rutier in municipiul Craiova" – 9,5 luni si "Construcție străzi in Sectorul 4" – 2,5 luni); ▪ 2011 – 12 luni (în cadrul contractelor "Construcție străzi în Sectorul 4" – 4 luni + "Reparație, reabilitare si modernizare rețea stradala, extinderea rețelelor de alimentare cu apa si de canalizare, stații de pompare in comuna Jilava – 11 luni); ▪ 2012 – 2013 – cate 12 luni, luându-se in considerare cele 2 contracte în curs: "Reabilitarea DN66, Craiova – Calafat" si "Modernizarea centurii București, intre A1-DN7 si DN2-A2, lot 1".		**nu a întrunit condițiile de experiență generală și specifică.**
10. S-a admis pentru evaluare unele proiecte neconforme criteriilor de evaluare. Conform prevederilor: 1. <u>Caietului de sarcini</u>, Partea 1. Secțiunea III. Criterii de evaluare și calificare, 2.4.1 Experiența generală, 2.4.2 Experiență specifică și 2.4.3 Experiență specifică 2. Regulilor BERD, Instrucțiunea privind desfășurarea licitațiilor, Partea 3. Criterii de evaluare a ofertelor și cerințele de calificare, capitolul 2, Cerințe de calificare, punctul 2.4.1 și 2.4.2, și 2.4.3, Ofertanții trebuiau să prezinte proiecte care s-au implementat în ultimii 5 ani înainte de termenul limită de depunere a ofertelor similare ca dimensiune fizică, complexitate, metode / tehnologii sau a alte caracteristici lucrărilor în proiectul Chișinău. Compania desemnată câștigătoare SC Delta ACM – 93 a prezentat în calitate de experiență specifică 4 proiecte care, **în opinia Comisiei de anchetă** nu întrunesc condițiile de dimensiune fizică, complexitate, metode / tehnologie sau alte caracteristici similare lucrărilor la cele 3 străzi din mun. Chișinău. Două proiecte (din totalul celor 4 eligibile) și anume: "Reabilitarea și modernizarea drumului județean DJ561 Craiova-Podari-Segarcea" și "Reabilitarea drumului național DN56, Craiova-Calicea Mare", care au inclus lucrări de lărgire a	Experiența specifică În ceea ce privește experiența specifică, putem observa din exprimarea Comisiei de Anchetă ca aceasta este doar "o opinie", fără a se argumenta pentru susținerea opiniei conform căreia un proiect "nu se încadrează în criteriile de calificare stabilite prin caietul de sarcini". În Documentația de licitație, se menționează că "**asemănarea se bazează pe dimensiune fizică, complexitatea, metodele/tehnologiile sau alte caracteristici descrise** în Partea 3 – Cerințele Angajatorului". *Prin urmare, proiectele prezentate ca experiența similara trebuie sa fie similare și nu identice, fie ca dimensiune fizică, fie ca și complexitate, fie ca și metode/ tehnologii, etc.* Proiectele nu trebuie sa fie similare sau, mai mult, identice, din toate punctele de vedere din care ar putea fi analizate. Astfel, in ceea ce privește proiectul "Reabilitarea si modernizarea drumului județean DJ561, Craiova – Podari – Segarcea" (30 km) și proiectul "Reabilitarea drumuri național DN56, Craiova – Galicea Mare" (56 km) *sunt similare cel puțin din perspectiva tipului de lucrări si a dimensiunii fizice a acestora.* In ceea ce privește proiectul "Amenajarea parcului din lunca Jiului, Craiova", Comisia de Ancheta afirma, pe de o parte, ca proiectul nu a inclus lucrări la sistemul de iluminat public si, pe de alta parte, precizează: "corpurile de iluminat montate în	Comisia de anchetă constată că prin afirmațiile prezentate de către DGTPCC precum că: 1. "proiectele prezentate ca experiența similara trebuie sa fie similare și nu identice, fie ca dimensiune fizică, fie ca și complexitate, fie ca și metode/ tehnologii, etc. Proiectele nu trebuie sa fie similare sau, mai mult, identice. 2. "*Documentația de Licitație nu solicită ca proiectele de (i) reabilitare/ modernizare a drumurilor urbane" și proiectele de (ii) modernizare a iluminatului să fie similare cu Cerințele Angajatorului*". 3. "*Prin urmare, pentru demonstrarea experienței în raport cu cerințele pct. b), ofertanții au fost liberi sa prezinte alte proiecte decât cele considerate similare in raport cu pct. a), respectiv proiecte ca nu au fost considerate neapărat similare în raport cu Partea 3 – Cerințele Angajatorului*". **SE DEMONSTREAZĂ ÎNCĂ O DATĂ** că licitația a fost viciată. *<u>DACĂ</u> pentru demonstrarea experienței generale și specifice ofertanții au fost liberi sa prezinte alte proiecte decât cele considerate similare in raport sau nu neapărat similare în raport cu Cerințele Angajatorului – ATUNCI este absolut neclar DE CE COMPANIILE CARE AU PREZENTAT UN PREȚ MAI MIC DECÎT OFERTANTUL CÎȘTIGĂTOR AU FOST EXCLUSE DIN CONCURS PE MOTIV CĂ NU AR AVEA EXPERIENȚA GENERALĂ ȘI SPECIFICĂ NECESARĂ*??? Analiza ofertelor descalificate de către Comisia de	1.Cum a fost menționat și la punctul (9), proiectul Reabilitarea și modernizarea drumului județean DJ561 Craiova-Podari-Segarcea" nu întrunește condițiile de dimensiune fizică, complexitate, metode / tehnologie sau alte caracteristici similare lucrărilor la cele 3 străzi din mun. Chișinău. Suma lucrărilor a fost de doar 8,3 mil. Euro față de suma estimată de cel puțin 11 mil. Euro în cazul lucrărilor în Chișinău. 2.În Partea 1, Secțiunea III, Tabelul 2.4 este indicat faptul că definiția de similaritate este specificată în Partea 3 Cerințele angajatorului. 3. Comentariul Direcției privind definirea similarității nu este relevantă. Nu poate să fie valabilă doar o singură opțiune, e.g. compania poate să prezinte un proiect îndeplinit cu tehnologii similare ce vor fi aplicate și la viitorul contract, dar volumul și complexitatea lucrărilor au fost mult mai mici. Astfel, complexitatea și mărimea lucrărilor sunt decisive pentru a defini un similaritatea experienței. 4. Comisia de evaluare a folosit argumentarea bazată pe valoarea proiectelor pentru ca indicator indirect a

porţiunii carosabile, lucrări de terasamente (casete, şanţuri, rigole) şi lucrări de consolidare a versanţilor; etc. În opinia Comisiei de anchetă, nu se încadrează în criteriile de calificare stabilite prin Caietul de sarcini. Mai mult, la experienţa specifică în realizarea lucrărilor de modernizare a sistemului de iluminat public, compania desemnată câştigătoare SC Delta ACM – 93 a prezentat în calitate de experienţă specifică proiectul "Amenajarea parcului din lunca Jiului, Craiova" care a vizat amenajarea unor spaţii de joacă şi nu a inclus lucrări la sistemul de iluminat public stradal urban. Mai mult nici corpurile de iluminat montate în cadrul acestui proiect (lămpi cu vapori mercur de înaltă presiune) nu corespund cerinţelor din Caietul de sarcini. În opinia membrilor Comisiei de anchetă nici proiectul prezentat de compania desemnată câştigătoare SC Delta ACM – 93 "Lucrări de reabilitare şi modernizare reţea stradală, extindere reţea apă şi canalizare, execuţie instalaţii de pompare in comuna Jilava" care a inclus lucrări de realizare a reţelei de alimentare cu apă potabilă şi canalizare în sistem centralizat precum şi construcţia unei staţii de canalizare vacuum, alimentarea cu energie a staţiei de epurare, şi realizarea racordurilor electrice, etc. nu poate fi considerat corespunzător criteriului "mărime complexitate, metode/tehnologie sau alte caracteristici similare lucrărilor la cele 3 străzi din mun. Chişinău". Mai mult, acest proiect nici nu este descris în ofertă conforme cerinţelor Caietului de sarcini. În descriere lipsesc tipul de lucrări şi referinţele privind executarea lucrărilor. La solicitarea Comisiei de evaluare de a prezenta clarificări pe acest proiect, Compania a răspuns că descrierea proiectului este prezentată în ofertă (pag. 124-126). Dar, în ofertă la aceste pagini descrierea proiectului lipseşte. Cum a evaluat Comisia de evaluare un proiect nedescris, este greu de înţeles? În acelaşi timp, una din companiile care au oferit un preţ mai mic decât compania desemnată câştigătoare a fost descalificată pentru neîntrunirea criteriilor de selectare "Experienţă generală" şi "Experienţă specifică" deoarece a	cadrul acestui proiect (lămpi cu vapori de mercur de înaltă presiune) nu corespund cerinţelor din Caietul de Sarcini". Nu înţelegem, in acest caz, care este opinia Comisiei de Ancheta. Analizând documentele prezentate în raport cu cerinţele Documentaţiei de Licitaţie, Comisia de Evaluare a considerat acest proiect similar din punctul de vedere al complexităţii, luând in considerare tipurile de lucrări cuprinse în proiect, durata şi valoarea acestuia. In al doilea rând, facem precizarea ca Documentaţia de licitaţie solicită astfel: "*pentru contractele de mai sus (pct. a) sau pentru altele, executе in perioada prevăzuta la 2.4.2 (a), trebuie dovedita experienţa minima in activităţile cheie: (i) reabilitarea/ modernizarea drumurilor urbane; (ii) modernizarea sistemului de iluminat public". Documentaţia de Licitaţie nu solicită ca proiectele de (i) reabilitare/ modernizare a drumurilor urbane*" şi proiectele de (ii) modernizare a iluminatului să fie similare cu Cerinţele Angajatorului. Prin urmare, pentru demonstrarea experienţei în raport cu cerinţele pct. b), ofertanţii au fost liberi sa prezinte alte proiecte decât cele considerate similare in raport cu pct. a), respectiv proiecte ca nu au fost considerate neapărat similare în raport cu Partea 3 – Cerinţele Angajatorului. În acest context, Comisia de Evaluare a apreciat ca lucrările privind iluminatul stradal executate în cadrul Proiectului sunt similare, luând in considerare: ♣ cantitatea si tipul lucrărilor executate; ♣ valoarea lucrărilor de iluminat stradal este de aproximativ 570.000 EUR. În ceea ce priveşte proiectul "Lucrări de reabilitare si modernizare reţea stradală, extindere reţea de apă şi canalizare, execuţie instalaţii de pompare în comuna Jilava", precizăm că acesta nu a fost considerat relevant de către Comisia de Evaluare şi ca nu s-au solicitat clarificări cu privire la acest proiect. Ofertantului i s-a solicitat sa transmită certificate emise de Client sau alte documente care confirma experienţa specifica în "modernizarea iluminatului stradal". La solicitarea Comisiei de Evaluare, Ofertantul a prezentat documente referitoare la proiectul "Amenajarea parcului din lunca Jiului, Craiova".	evaluare, atestă că în atît oferta companiei: INGSTROYENGINEERING Ltd (Bulgaria) cît şi a companiei SK-13 PATSTROY JSC (Bulgaria), includ mai mult decît 5 proiecte similare ca dimensiune fizică, ca şi complexitate, ca şi metode/tehnologii. Proiectele prezentate în ofertele companiilor descalificate se încadrează în totalitate în cerinţele menţionate de DGTPCC – sunt similare. Respectiv, în acest caz este absolut neînţeles DE CE totuşi ofertele acestor companii au fost descalificate pe motiv de lipsă de experienţă???	complexităţii a lucrărilor pentru a descalifica cele două companii bulgare.

prezentat în calitate de experienţă specifică proiecte de reabilitare a drumurilor urbane, care au fost implementate în decurs de un an (12 luni) şi care au fost considerate de către Comisia de evaluare ca nefiind echivalente ca mărime şi complexitate ca şi lucrările la cele 3 străzi din mun. Chişinău".	În ceea ce priveşte modul in care Comisia de Evaluare a evaluat proiectele prezentate de alţi ofertanţi, putem prezenta o argumentare ferma si detaliata in măsura in care Comisia de Evaluare va numi Ofertantul si/sau Proiectele la care face referire.		
11. Examinarea contestaţiilor a f ost mai mult formală şi ofensatoare pentru companiile care au depus contestaţii. Deşi au fost înaintate cel puţin două contestaţii ale rezultatelor licitaţiei, examinarea lor a fost formală. Din declaraţiile companiilor care au fost invitate la şedinţele de clarificări din 4 şi 5 Iunie 2014, aceste şedinţe au avut un caracter de ofensare şi denigrare a imaginii companiilor participante la licitaţie, ceea ce a condiţionat, în mare parte, adresarea în judecată a unea dintre companii.	La 29.05.2014 au fost primite scrisori de opoziţie a procedurii de licitaţie din partea ofertanţilor necâştigători: INGSTROYENGINEERING Ltd (Bulgaria)/preţ evaluat 10,000,688,48 şi SK-13 PATSTROY JSC (Bulgaria) / preţ evaluat 10,824,694.51. Conform procedurii de achiziţie BERD (art. 35 din Partea 1, secţiunea I: "Instrucţiunea pentru ofertanţi" a documentaţiei de licitaţie şi procedurii de achiziţie BERD, "…*După publicarea anunţului de atribuire, ofertanţii necâştigători pot cere in scris Beneficiarului informaţii cu privire la motivele in baza cărora ofertele lor nu au fost selectate. Beneficiarul va răspunde în scris prompt oricărui ofertant care, după publicarea anunţului de atribuire, solicita o astfel de explicaţie.*"). Astfel, la 30.05.2014, ofertanţii INGSTROYENGINEERING Ltd (Bulgaria) şi SK-13 PATSTROY JSC (Bulgaria) au fost invitaţi la o şedinţă de clarificări în raport cu oferta lor, la data de 4.06.2014 (SK-13 PATSTROY) şi la data de 5.06.2014 (INGSTROYENGINEERING). La şedinţă, din partea Beneficiarului, a participat Expert senior în achiziţii, dl Michel Bouvier („Egis International"), care a moderat şedinţa de clarificări în stricta conformitate cu procedura BERD. La recomandarea BERD, şedinţa a fost focusată doar pe oferta companiei necâştigătoare (email din partea BERD din 28.05.2014). De asemenea, ofertanţilor le-a fost adus la cunoştinţă că în cazul în care ofertantul nu este de acord cu clarificarea expusă în cadrul şedinţei, acesta este în drept să depună plângere conform formularului de plângere prevăzut de BERD, iar mecanismul privind procedura de plângeri poate fi accesată pe siteul www.ebrd.com. Procesele verbale a şedinţelor au fost aprobate de către BERD/BEI. Până în prezent, în adresa Primăriei municipiului Chişinău nu au fost notificări despre depunerea plângerilor în conformitate cu procedura prevăzută de BERD.	Concluzia Comisiei de anchetă precum că examinarea contestaţiilor a fost mai mult formală şi ofensatoare pentru companiile care au depus contestaţii rezultă din afirmaţiile verbale prezentate de către reprezentanţii Companiei INGSTROYENGINEERING Ltd (Bulgaria) în cadrul întîlnirii cu Comisia de anchetă. Materialul audio este anexat la Raport. Aceleaşi menţiuni de "formalitate şi ofensă" sunt menţionate şi în contestaţiile depuse de către compania contestatoare. Mai mult, atitudinea formală a reprezentanţilor Primăriei şi DGTPCC se manifestă în continuare. Conform datelor din Baza de date a şedinţelor instanţelor naţionale/Judecătoria Centru, http://instante.justice.md/apps/agenda_judecata/inst/jcc/jcc.php pe data de 15.102014, 17.12.2014, 18.02.2015 la Judecătorul Niţă Ştefan, bir. 59 au fost examinate contestaţiile Companiei INGSTROYENGINEERING Ltd (Bulgaria) faţă de Primăria mun. Chişinău. De fiecare dată reprezentanţii Primăriei mun. Chişinău nu s-au prezentat la şedinţe. Dacă Primăria mun. Chişinău sau DGTPCC consideră că toată procedura de licitaţie a fost desfăşurată perfect, de ce nu a delegat reprezentantul său legal să participe la şedinţele de judecată?	Fără comentarii la acest punct.

12. Contractarea lucrărilor publice s-a realizat cu încălcări ale prevederilor legislației în vigoare. Deși este deschisă o procedură de judecată privind rezultatele licitației, la 16 iunie 2014 a fost între Primăria mun. Chișinău și SC Delta ACM-93 este încheiat Contractul privind realizarea lucrărilor de reabilitare a celor 3 străzi din Pachetul 1. Contractul a fost semnat de către reprezentantul municipiului Chișinău în lipsa delegării împuternicirilor din partea Consiliului Municipal Chișinău. De asemenea, din partea SC Delta ACM- 93 contractul a fost semnat de un manager regional. În Scrisoarea de înaintare a ofertei a Companiei SC Delta ACM-93 persoana menționată care urma să semneze contractul de lucrări, nu corespunde cu numele persoanei care a semnat contractul de lucrări. Deși managerul regional care a semnat contractul a prezentat o împuternicire valabilă pe 3 luni, în contractul privind realizarea lucrărilor nu sunt incluse prevederi privind dispunerea de împuterniciri de către managerul regional pentru semnarea unui astfel de contract și nici nu a fost anexată împuternicirea respectivă. Studiul de fezabilitate "Evaluarea stării tehnice a căilor de comunicație din mun. Chișinău în vederea planificării lucrărilor de reabilitare și întreținere a acestora", întocmit în 2010 și Proiectele tehnice nr. 3069, nr. 3071, nr. 3073 – NU au fost aprobate de către CMC. Încheierea contractului pentru executarea unor lucrări publice fără aprobarea lor de către CMC este o încălcare a prevederilor Legii cu privire la administrația publică locală, Art. 14, Art. 29 și Art. 78. Legea cu privire la administrația publică locală nr. 436 din 28.12.2006.	Managerul Regional din partea SC Delta ACM- 93, dna Anastasia Necruța, a fost împuternicit, prin procura nr. 3453, de a semna Contractul de antrepriză privind lucrările de reabilitare a 3 străzi centrale (Pachetul 1). Documentația tehnică de proiect nu necesită aprobarea CMC. În conformitate cu art. 11 pct. (5) din Legea nr. 163 din 09.07.2010, Privind autorizarea executării lucrărilor de construcție, funcția de aprobare a documentației de proiect revine solicitantului (beneficiarului). Beneficiar al proiectului este Direcția general transport public și căi de comunicație, numită prin **Decizia CMC, nr. 4/1 din 15.05.2012 întru executarea deciziei CMC nr. 1/3 din 25.01.2012 „Cu privire la aprobarea contractului de împrumut în scopul implementării proiectului de reabilitare a străzilor și modernizarea iluminării publice**".	În rezultatul examinării Contractului privind realizarea lucrărilor de reabilitare a celor 3 străzi din Pachetul 1, încheiat la 16 iunie 2014 între Primăria mun. Chișinău și SC Delta ACM-93, Comisia de anchetă a constatat că, procura eliberată pentru Managerul Regional din partea SC Delta ACM-93, dna Anastasia Necruța nu este menționată în Contract. Respectiv, conform prevederilor legislației civile, această atrage după sine nulitatea contractului. Nu este vorba de autorizare. Este vorba de aprobarea lucrărilor publice și a documentației tehnice aferente acestor lucrări. Reiterăm. Argumentul prezentat de Primărie și DGTPCC prin care se face referință la prevederile art. 11 pct. (5) din Legea nr. 163 din 09.07.2010, privind autorizarea executării lucrărilor de construcție, funcția de aprobare a documentației de proiect revine solicitantului (beneficiarului) – sunt absurde. Conform Regulamentului de organizare și funcționare a DGTPCC aprobat prin Decizia CMC nr. 11/31 din 04.06.2004 – DGTPCC nu are nici o atribuție de aprobare a documentației tehnice și a studiilor de fezabilitate. Mai mult, în activitatea sa, singurele acte pe care le eliberează DGTPCC sunt Ordinele și Dispozițiile Directorului și autorizarea unor lucrări, dar nicidecum aprobarea documentației tehnice. Aprobarea documentației tehnice este o competență a Consiliului, așa cum prevede Legea administrației publice locale. Este absurd ca astfel de documente precum Studiul de fezabilitate "Evaluarea stării tehnice a căilor de comunicație din mun. Chișinău în vederea planificării lucrărilor de reabilitare și întreținere a acestora", și Proiectele tehnice nr. 3069 (Reabilitarea bd. Ștefan cel Mare și Sfânt), nr. 3071 (reabilitarea bd. C. Negruzzi), nr. 3073 (Reabilitarea str. V. Alecsandri) să fie aprobate de o singură persoană. Chiar dacă prin absurd se admite că astfel de documente să fie aprobate de către Directorul DTPCC, Comisiei de anchetă nu i-a fost prezentat nici un act (Ordin, Dispoziție), prin care să fi fost aprobată documentația tehnică de proiect!!! Astfel, documentația tehnică este neaprobată. Reiterăm concluzia Comisiei de anchetă, "Încheierea contractului pentru executarea unor lucrări publice fără aprobarea lor de către CMC este o încălcare a prevederilor Legii cu privire la administrația publică locală, Art. 14, Art. 29 și Art. 78. Studiile de	În contract este doar procura pe numele d-nei Cristea Ana-Maria cu funcția de Manager ofertare-contractare. Comisia CMC aduce argumentul că neaprobarea studiilor de fezabilitate și proiectelor tehnice contravine Legii cu privire la administrația publică locală nr. 436 din 28.12.2006, dar nu spune despre nulitatea acordului cu BERD. Într-adevăr a fost rolul CMC să se implice în procesul de planificare bugetară, inclusiv și să aprobe documentele menționate. Dar cum a fost menționat și în p. 1 al acestui Tabel, aprobarea de către CMC a acordului cu BERD anulează toate neajunsurile precedente. Argumentul cu neaprobarea documentației tehnice trebuia să fie invocat la etapa de aprobare și votare a acordului cu BERD.

		fezabilitate şi proiectele tehnice trebuiau să fie aprobate de către CMC. Este de neînţeles, de ce în unele cazuri, DGTPCC prezintă CMC spre aprobare: Studiul de fezabilitate privind crearea parcărilor în oraş, sau Studiul de fezabilitate şi documentaţia tehnică privind crearea parcării sub Piaţa Marii Adunări Naţionale, iar în alt caz documentaţia tehnică privind cele 3 străzi nu este prezentată spre aprobare de către CMC???	
13. La momentul prezentării prezentului Raport, Comisia de anchetă atestă existenţa multiplelor derogări de la prevederile contractelor de împrumut care pun în pericol implementarea cu succes a proiectului.	De remarcat faptul că în conformitate cu obligaţiunile Contractelor de împrumut, achiziţia internaţională, de procurarea lucrărilor de reabilitare a străzilor centrale din municipiul Chişinău, desfăşurată în perioada Decembrie 2013 – Mai 2014, a fost efectuată în stricta conformitate cu Regulamentul şi Politicilor de achiziţii ale Băncilor. Proiectul tehnic elaborat de ÎM "Chişinăuproiect" şi Documentaţia de Licitaţie pentru cele trei străzi, a fost supusă expertizei din partea Consultantului şi a Experţilor BERD. Lansarea procedurilor de Licitaţie a avut loc după primirea acceptului din partea Băncilor finanţatoare. Astfel, pe parcursul perioadei de licitaţie, de la lansarea acesteia – până la atribuirea contractului, procesul de achiziţie a fost monitorizat de Bănci. În acest context, toată documentaţia de licitaţie şi deciziile luate de către Beneficiar, au fost supuse revizuirii Băncilor, cu scopul de a se asigura că normele procedurale sunt respectate. În cazul în care Banca stabileşte că un document de achiziţie, o acţiune sau decizie nu este în conformitate cu Regulamentul, aceasta va informa Beneficiarul. În acest context, vă informăm că procedura de evaluare a ofertelor s-a desfăşurat în perioada Februarie – Mai 2014. Este important de înţeles că, procesul de examinare a ofertelor este destul de complicat şi complex şi a necesitat o examinare minuţioasă şi detaliată a ofertelor potenţial câştigătoare prezentate la licitaţie, având ca scop desemnarea ofertei câştigătoare; ea fiind cea mai bună din cele prezentate. În perioada de evaluare a ofertelor, finanţatorul a fost solicitat de câteva ori să îşi expună părerea/obiecţii privind	Argumentele prezentate de către Primărie şi DTPCC sunt irelevante Concluziei Raportului Comisiei de anchetă. Reiterăm. Prin Contractele de împrumut, Municipiul s-a angajat: • până la 31.12.2012 va elabora Strategia pe termen lung a parcărilor (care va include componentele străzii la suprafaţă şi în subteran). Proiectul strategiei a fost elaborat de către Compania WSP UK Ltd conform Contractului de grant no. C24215/EBSF-2011- 12-184 din 22.05.2012, dar cu depăşirea termenilor stabiliţi. • Strategia de parcare urma să fie aprobată de către CMC nu mai tîrziu de 31.12.2013. • pînă la 31.12.2013 va semna un contract de externalizare cu un operator privat de administrare a parcărilor • până la 31.12.2013 va lansa licitaţii cu privire la lucrările de menţinere a străzilor către sectorul privat bazat pe contracte de menţinere multianuale pentru cel puţin 30 % din reţeaua primară a drumurilor. • elaborarea şi aprobarea Planului de relocare şi realocarea temporară a pieţei din str. Tighina. Planul este în curs de elaborare şi va fi gata doar înainte de lansarea licitaţiei pentru Pachetul 2. • Efectuarea studiilor de structură ale oricărei clădiri cu valoare istorică, aflate în imediata apropiere a oricăror lucrări propuse, care pot avea ca rezultat vibraţii semnificative. Anumite rezultate ale studiilor au fost incluse în documentaţia de licitaţie. • Elaborarea unui Program de înlocuire a arborilor care urmează a fi tăiaţi • Dezvoltarea tehnicilor de suprimare a prafului • Aprobarea şi implementarea măsurilor de reducere a zgomotului.	Comisia CMC prin argumentul că până la data prezentării raportului nu s-au executat nici un punct din lucrările menţionate se contravine, parţial, pe sine înseşi. Astfel, în lista lucrărilor au fost menţionate ca realizate unele puncte, precum elaborarea Strategiei pe termen lung a parcărilor sau elaborarea unui Plan de gestionare a traficului pe perioada construcţiei. Totodată, restul activităţilor planificate au fost îndeplinite cu întârziere, e.g. nu s-a realizat în timp concursul de externalizare a lucrărilor,[35] a fost aprobat de către CMC doar studiul.[36]

[35] http://www.chisinau.md/libview.php?l=ro&idc=403&id=12711
[36] http://www.chisinau.md/doc.php?l=ro&idc=408&id=9351

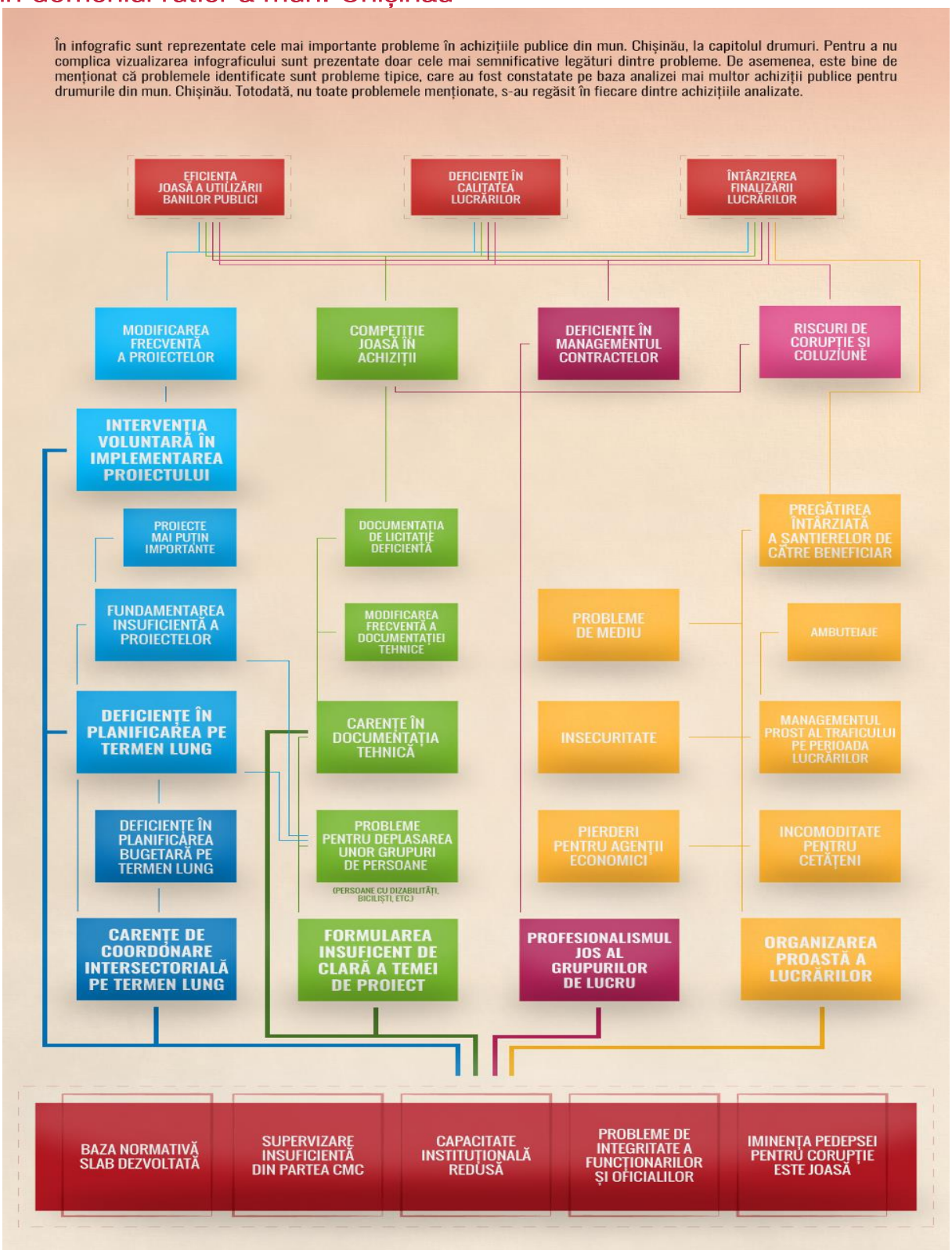
	respectarea cerinţelor de licitaţie după care, de fiecare dată s-au efectuat modificările respective având ca scop aprobarea unei decizii corecte şi acceptată de finanţatori. Raportul de evaluare a fost revizuit de 4 ori şi redactat, în conformitate cu recomandările Băncii şi procedurile de rigoare. În acest context, având calificativul de nici o obiecţie la procedura de licitaţie, din partea BERD şi BEI, avem ferma convingere că licitaţia internaţională pentru contractarea lucrărilor de reabilitare a 3 străzi centrale din municipiul Chişinău a respectat toate cerinţele de rigoare.	• Elaborarea unui sistem de scurgere a apelor pluviale şi a unei evaluări depline a riscului de inundaţie conform schemei. • Elaborarea uni Plan de gestionare a traficului pe perioada construcţiei. Graficul a fost elaborat şi coordonat cu Inspectoratul Naţional de Patrulare în 08.09.2014. Constatăm, la data prezentării prezentului Raport, 17.02.2015, municipalitatea nu a îndeplinit nici una din aceste obligaţii asumate. Reiterăm. Incapacitatea DGTPCC, Primăriei de a realiza obligaţiile asumate şi neîndeplinirea lor pune în pericol implementarea proiectului.	

Sursa: Raportul Comisiei de Anchetă CMC privind evaluarea desfăşurării licitaţiei de achiziţie a lucrărilor de reabilitare a bd. Ştefan cel Mare şi Sfânt şi alte două străzi principale din zona centrală a mun. Chişinău, Constantin Negruzzi şi Vasile Alecsandri (Pachetul 1).

Notă: Textul din Raportul Comisiei de Anchetă CMC a fost preluat fără corectarea greşelilor gramaticale şi stilistice.

■ Anexa 10. Reprezentarea grafică a problemelor din achizițiile publice în domeniul rutier a mun. Chișinău

În infografic sunt reprezentate cele mai importante probleme în achizițiile publice din mun. Chișinău, la capitolul drumuri. Pentru a nu complica vizualizarea infograficului sunt prezentate doar cele mai semnificative legături dintre probleme. De asemenea, este bine de menționat că problemele identificate sunt probleme tipice, care au fost constatate pe baza analizei mai multor achiziții publice pentru drumurile din mun. Chișinău. Totodată, nu toate problemele menționate, s-au regăsit în fiecare dintre achizițiile analizate.



Sursa: budgetstories.md

Bibliografie

1. ”Procurement Monitoring Guide: A Tool for Civil Society”, Transparency International, 2012;

2. ”Raport privind evaluarea desfășurării licitației de achiziție a lucrărilor de reabilitare a bd. Ștefan cel Mare și Sfânt și alte două străzi principale din zona centrală a mun. Chișinău, Constantin Negruzzi și Vasile Alecsandri (Pachetul 1)”, Comisia de anchetă, Consiliul Municipal Chișinău, martie 2015.

3. I. Schuster, S. Merjan ”Raport de evaluare a riscurilor de corupție în sistemul achizițiilor publice în Republica Moldova”, PNUD, 2016;

4. I.urie Morcotîlo ”Achizițiile publice în sistemul educațional din mun. Chișinău: Raport de evaluare și monitorizare”, Expert – Grup, 2016;

5. N. Cornelia, G. Marcel ”Ghid practic. Misiunea de audit intern privind activitatea de achiziții publice”, Ministerul Finanțelor Publice, Unitatea Centrală de Armonizare pentru Auditul Public Intern, București 2006;

6. R. Messick ”Curbing Fraud, Corruption, and Collusion in the Roads Sector”, Banca Mondială, iunie 2011;

7. S. S. Padhi, P. K. J. Mohapatra ”Detection of collusion in government procurement auctions”, Journal of Purchasing & Supply Management 17 (2011) 207-221.