Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A.
26 IUN. 2020
Nr. înregistrare 921 - 39039

Către:
CONSILIUL NATIONAL DE SOLUTIONARE A CONTESTATIILOR
București, str. Stavropoleos nr. 6, sector 3

Spre știința:
COMPANIA NATIONALA DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.
Bd. Dinicu Golescu Nr. 38, Sector 1, București, Cod poștal: 010873, România

Subiect: **CONTESTATIE** – procedura de atribuire a contractului de achiziție publică având ca obiect ***Proiectare si Executie Autostrada de Centura Bucuresti km 0+000-km 100+900, Sector Centura Nord km 0+000-km 52+770, Lot 1: km 2+500-km 20+000,*** număr SEAP CN1011825/03.06.2019

Subscrisa **CHINA RAILWAY 14TH BUREAU CO LTD** cu sediul in Cladirea Tiejian A, Strada Aoti West nr. 2666, Orasul Jinan, Provincia Shandong, China, cod postal 250101, Cod de Inregistrare al companiei nr. 913700001630559891 la Administrația de Industrie si Comert Shandong, Telefon 86-531-88386601, E-mail market615@126.com, cont bancar 37001618810050023215 deschis la China Construction Bank, Sucursala Jinan Yanshan, reprezentata legal prin dl. Dong Guangxian, in calitate de Imputernicit, și conventional de avocat Marius Gogescu, din cadrul Cabinetului de Avocat „Marius Gogescu", conform împuternicirii avocațiale anexate prezentei contestații,

Cu sediul ales pentru comunicarea tuturor actelor de procedură la adresa: Piata C.A. Rosetti nr. 4, etaj 4, Bucuresti, sector 2, Romania, telefon de contact 0753.40.60.00, e-mail luciana.dumitrache@agrafics.ro,

în baza dispozițiilor art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului National de Soluționare a Contestațiilor, cu modificările și completările ulterioare, formulăm prezenta

CONTESTAȚIE

împotriva Comunicării rezultatului procedurii având numarul de înregistrare la CNAIR SA: 92/35806 din 15 iunie 2020, prin care autoritatea contractantă Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A. (CNAIR SA) ne-a înștiințat în data de 15 iunie 2020, prin intermediul SEAP, despre clasarea ofertei noastre depuse în cadrul procedurii de

achiziție număr anunț SEAP: CN1011825/03.06.2019, denumire contract: ***Proiectare si Executie Autostrada de Centura Bucuresti km 0+000-km 100+900, Sector Centura Nord km 0+000-km 52+770, Lot 1: km 2+500-km 20+000***, pe locul al doilea, dupa oferta depusa de NUROL INSAAT VE TICARET A.S.,

si implicit impotriva Comunicarii rezultatului procedurii nr. 92/35804 din 15 iunie 2020 prin care oferta NUROL INSAAT VE TICARET A.S. este declarata castigatoare a procedurii si impotriva Raportului procedurii de atribuire.

Contestație prin care vă solicităm ca, prin Decizia pe care o veți pronunța, în baza art. 26 alin. (1), lit. a) și b) din Legea nr. 101/2016 să dispuneți:

1. Anularea comunicărilor rezultatului procedurii transmise de autoritatea contractantă prin adresele având nr. de înregistrare la CNAIR SA: 92/35806 din 15 iunie 2020 si 92/35804 din 15 iue 2020, publicate in SEAP in 15.06.2020;

2. Anularea raportului procedurii de atribuire nr. 24/2547/15.06.2020;

3. Obligarea autorității contractante la* anularea *deciziei de admitere a ofertei NUROL INSAAT VE TICARET A.S., oferta care in mod nelegal a fost declarata admisibila si reluarea evaluarii acesteia in cadrul procedurii de atribuire.

MOTIVELE CONTESTAȚIEI

La data de 03.06.2019 a fost lansata procedura de atribuire a contractului *„Proiectare si Executie Autostrada de Centura Bucuresti km 0+000-km 100+900, Sector Centura Nord km 0+000-km 52+770, Lot 1: km 2+500-km 20+000."*

La data de 26.09.2019 a avut loc depunerea ofertelor.

La data de 15.06.2020 am primit din partea Autorității Contractante, prin intermediul SEAP, Comunicarile prin care oferta NUROL INSAAT VE TICARET A.S. este declarata admisibila si castigatoare a procedurii cu 100 puncte – adresa nr. 92/35804/15.06.2020, iar oferta noastra este declarata admisibila si clasata pe locul 2 cu 97,15 puncte – adresa nr. 92/35806/15.06.2020, precum si Raportul procedurii inregistrat sub nr. 24/2547/15.06.2020.

La data de 16.06.2020 am solicitat accesul la dosarul achizitiei, acces acordat de autoritatea contractanta prin adresa nr. 92/36216/18.06.2020

si am studiat documentele puse la dispozitie de catre autoritatea contractanta in data de 19.06.2020. Mentionam ca, motivat de declararea ca si confidentiale a ofertei tehnice si financiare de catre ofertanti, am avut acces doar la documente de calificare si raport de evaluare documente de calificare, toate documentele aferente evaluarii tehnice si financiare nefiindu-ne puse la dispozitie.

Autoritatea contractantă a motivat îngrădirea accesului la dosarul achiziției în baza dispozițiilor art. 57 alin. (1) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, fără însă a ne prezenta dovada care conferă acestor documente caracterul de confidențialitate, potrivit art. 57 alin. (4) din Legea nr. 98/2016: „Informațiile indicate de operatorii economici ca fiind confidenţiale, inclusiv secrete tehnice sau comerciale şi elementele confidenţiale ale ofertelor, **trebuie să fie însoţite de dovada care le conferă caracterul de confidenţialitate, în caz contrar nefiind aplicabile prevederile alin. (1)**."

De asemenea, nu am putut efectua copii ale documentelor ce ne-au fost puse la dispozitie doar in format electronic, timpul pe care l-am avut la dispozitie a fost limitat, iar conditiile in care s-a facut consultarea au fost improprii.

Contestatia noastra este motivata astfel pe constatarile din cuprinsul documentelor puse la dispozitie de autoritatea contractanta, precum si pe informatiile detinute de noi si confirmate din surse publice. Ne rezervam dreptul de a aduce noi argumente in sprijinul concluziilor noastre dupa studierea dosarului ce se va constitui pe rolul CNSC.

Astfel, examinand documentele de calificare si Procesul Verbal de evaluare a documentelor justificative prezentate de NUROL INSAAT VE TICARET A.S. si subcontractantii sai in urma solicitarii autoritatii contractante de demonstrare a celor declarate in DUAE, am constatat ca:

1. Semnatarii ofertei depuse de NUROL INSAAT VE TICARET A.S. nu au fost legal imputerniciti, ceea ce trebuia sa duca la respingerea ofertei.

a) Procura notariala pentru dl. NURETTIN AKDENIZ, semnatarul ofertei, este data de un vice-presedinte al companiei si un membru al consiliului de conducere. Nu este semnata si de presedintele companiei si restul consiliului de conducere. Astfel, semnatarul ofertei nu este legal imputernicit de reprezentantii legali ai companiei.

b) In textul formularelor dl. Nurettin Akdeniz este numit reprezentant "legal" desi acesta nu este reprezentantul legal al companiei.

c) Prin Formularul 1A dl. Nurettin Akdeniz imputerniceste la randul sau o alta persoana pentru a semna electronic oferta, desi din textul procurii NU reiese ca are acest drept. Imputernicirea Formular 1A trebuia emisa de reprezentantul LEGAL al companiei. Asadar, semnatura electronica nu este valida, neapartinand nici macar imputernicitului companiei.

d) In DUAE este indicat ca reprezentant imputernicit CELIKKOL ERMAN nu NURETTIN AKDENIZ, conform Formular 1A de imputernicire pentru semnatura electronica.

In conformitate cu cerintele documentatiei de atribuire oferta financiara si formularele din cadrul documentelor de calificare ce angajeaza compania in procedura trebuie semnate de reprezentantul legal al ofertantului, aceasta fiind o solicitare expresa, mentionata de nenumarate ori in cuprinsul Documentatiei de atribuire. De exemplu, pag. 18 din Fisa de date a achizitiei, pct. IV.4.2. Modul de prezentare al propunerii financiare:

"Documentele de fundamentare a valorii Propunerii Financiare care vor fi prezentate in cadrul ofertei sunt:

a) Formularul nr. 7 „Formular de Propunere Financiara", in conformitate cu modelul prezentat in Sectiunea „Formulare" a Documentatiei de Atribuire, ***semnat si stampilat de reprezentantul legal al ofertantului unic, sau, dupa caz, de reprezentantii legali ai tuturor ofertantilor asociati****.*

b) Anexa nr. 1 la Formularul nr. 7 "Preturile activitatilor/ categoriilor de lucrari sau servicii", in conformitate cu modelul prezentat in Sectiunea „Formulare" a Documentatiei de Atribuire, ***semnat si stampilat de reprezentantul legal al ofertantului unic, sau, dupa caz, de reprezentantii legali ai tuturor ofertantilor asociati.***

c) Anexa nr. 2 la Formularul nr. 7 "Sume provizionate reprezentand rezerve de implementare", in conformitate cu modelul din Documentatia de Atribuire, ***semnat si stampilat de reprezentantul legal al ofertantului unic, sau, dupa caz, de reprezentantii legali ai tuturor ofertantilor asociati****.*

d) Anexa nr. 3 la Formularul nr. 7 "Defalcarea sumelor din Anexa nr. 1 la Propunerea Financiara aferente activitatilor subcontractate", in conformitate cu modelul din Documentatia de Atribuire, ***semnat si stampilat de reprezentantul legal al ofertantului unic, sau, dupa caz, de reprezentantii legali ai tuturor ofertantilor asociati, precum si de catre reprezentantul legal al subcontractantului.***

Aceasta Anexa va fi prezentata si completata numai in situatia in care Ofertantul a declarat in cadrul ofertei Subcontractanti care si-au exprimat optiunea a fi platiti direct de catre Beneficiar."

Documentele pot fi semnate de o alta persoana doar daca puterea de reprezentare este delegata in mod legal, adica printr-o procura notariala. Procura emisa insa pentru dl. Nurettin Akdeniz nu este legal emisa, nefiind semnata de reprezentantii legali cum ar fi Presedintele companiei. De asemenea, **aceasta nu contine dreptul de a delega la randul sau catre alte persoane**, ori oferta a fost semnata electronic de o persoana fara calitate in procedura.

Față de aceste constatări, autoritatea contractantă avea obligația de a respinge oferta NUROL INSAAT VE TICARET A.S. ca inacceptabilă, în conformitate cu dispozițiile art. 215 alin. (4) din Legea nr. 98/2016.

2. NUROL INSAAT VE TICARET A.S. nu a demonstrat ca are capacitatea de exercitare a activitatii profesionale solicitata, ceea ce trebuia sa duca la respingerea ofertei.

In confomitate cu cerintele Fisei de date a achizitiei pct. III.1.1.b) *"Operatorii economici ce depun oferta trebuie sa dovedeasca o forma de inregistrare in conditiile legii din tara de rezidenta, din care sa reiasa ca operatorul economic este legal constituit, ca nu se afla in niciuna din situatiile de anulare a constituirii, precum si faptul ca are capacitate profesionala de a realiza activitatile care fac obiectul contractului.*

Conform Fisei de date a achizitiei obiectul contractului este "**Proiectare** si Executie Autostrada de Centura Bucuresti km 0+000-km 100+900, Sector Centura Nord km 0+000-km 52+770, Lot 1: km 2+500-km 20+000" iar "Durata contractului este de 94 luni si cuprinde: **12 luni perioada de proiectare**, 22 luni perioada de executie a lucrarilor si 60 de luni perioada de garantie a lucrarilor."

De asemenea, tot prin Fisa de date a achizitiei s-a solicitat experienta similara specializata in activitatea de proiectare, Cerintele 3 si 4 de la Capacitatea tehnica si/sau profesionala:

"Cerinta 3: Ofertantul trebuie sa demonstreze ca a dus la bun sfarsit in ultimii 5 ani** servicii de elaborare si/ sau actualizare si/ sau revizuire de Studii de Fezabilitate si/ sau Proiecte Tehnice si/ sau [Proiecte Tehnice si Detalii de Executie]*** pentru lucrari de constructie noua si/ sau largire si/ sau modernizare de autostrazi si/ sau drumuri nationale si/ sau drumuri expres in valoare cumulata de minim 4.000.000 Lei.*

Cerinta 4: Ofertantul trebuie sa demonstreze ca a dus la bun sfarsit in ultimii 5 ani** servicii de elaborare si/ sau actualizare si/ sau revizuire de Studii de Fezabilitate si/ sau Proiecte Tehnice si/ sau [Proiecte Tehnice si Detalii de Executie]*** pentru lucrari de constructie noua si/ sau largire si/ sau modernizare a cel putin unui pod/ pasaj/ viaduct in lungime de minim 150 m, aferent unei autostrazi si/ sau unui drum national si/ sau unui drum expres si/sau unui drum judetean si/sau unei strazi urbane."*

NUROL INSAAT VE TICARET A.S. nu are ca asociat si nici ca subcontractant si tert sustinator vreo companie specializata in proiectare de unde rezulta ca ea ar trebui sa fie specializata si in proiectare si sa detina experienta similara solicitata.

In Procesul Verbal de evaluare a documentelor justificative aferente DUAE Comisia de evaluare a consemnat ca in conformitate cu certificatul constatator prezentat de Nurol obiectele de activitate (CAEN) retinute ca relevante sunt:

42.11.01 – Constructie autostrazi;

42.13.01 – Constructie poduri.

NU s-a consemnat nici un CAEN aferent activitatii de PROIECTARE.

In aceste conditii oferta depusa de NUROL INSAAT VE TICARET A.S. ar fi trebuit respinsa ca depusa de un ofertant ce nu a demonstrat ca detine capacitatea de exercitare a activitatii profesionale, respectiv trebuia respinsă ca inacceptabilă, fiind incidente dispozițiile art. 137 alin. (2) lit. b) din H.G. nr. 395/2016

3. NUROL INSAAT VE TICARET A.S. nu a demonstrat ca are capacitatea tehnica si/sau profesionala solicitata, ceea ce trebuia sa duca la respingerea ofertei.

Prin Fisa de date a achizitiei s-a solicitat experienta similara specializata in activitatea de proiectare, Cerintele 3 si 4 de la Capacitatea tehnica si/sau profesionala:
"Cerinta 3: Ofertantul trebuie sa demonstreze ca a dus la bun sfarsit in ultimii 5 ani** servicii de elaborare si/ sau actualizare si/ sau revizuire de Studii de Fezabilitate si/ sau Proiecte Tehnice si/ sau [Proiecte Tehnice si Detalii de Executie]*** pentru lucrari de constructie noua si/ sau largire si/ sau modernizare de autostrazi si/ sau drumuri nationale si/ sau drumuri expres in valoare cumulata de minim 4.000.000 Lei.*

Cerinta 4: Ofertantul trebuie sa demonstreze ca a dus la bun sfarsit in ultimii 5 ani** servicii de elaborare si/ sau actualizare si/ sau revizuire de Studii de Fezabilitate si/ sau Proiecte Tehnice si/ sau [Proiecte Tehnice si Detalii de Executie]*** pentru lucrari de constructie noua si/ sau largire si/ sau modernizare a cel putin unui pod/ pasaj/ viaduct in lungime de minim 150 m, aferent unei autostrazi si/ sau unui drum national si/ sau unui drum expres si/sau unui drum judetean si/sau unei strazi urbane."*

Pentru indeplinirea acestor cerinte referitoare la experienta similara in proiectare NUROL INSAAT VE TICARET A.S. a depus:

CONTRACT NR. 1 – Autostrada Gebze – Orhagazi – Izmir (Sectiunea 1 si 2), Sectiunea Gebze – Bursa, ce contine pod suspendat Izmir, perioada de proiectare 14.07.2011 – 31.12.2015, tot contractul finalizat la 27.12.2016, valoare totala proiectare 12 milioane USD din care partea lui Nurol de 25,167% reprezentand 12.069.588 lei;

CONTRACT NR. 2 – Viaduct de sud aferent Podului peste Golf Izmir, cu lungime viaduct 1379 m, valoare Nurol 100%, iar valoare proiectare 1.482.232 USD echivalent 5.932.739,45 lei, perioada proiectare septembrie 2012 – octombrie 2015. Contractul s-a finalizat in 30 aprilie 2016.

Din examinarea proceselor verbale de evaluare am constatat ca nu s-a facut nici o verificare suplimentara privind informatiile prezentate de Nurol.

Ori, **in cazul CONTRACTULUI NR. 1**, acesta este de fapt un contract pentru realizarea autostrazii Gebze – Izmir in system BOT (Build – Operate and Transfer = Constructie – Operare si Transfer catre stat dupa terminarea perioadei de operare), adica o forma de parteneriat de tip public privat. Valoarea indicata de Nurol de 25,167% din valoarea de proiectare este de fapt cota sa de participare in cadrul contractului.
Detaliile regasite in Procesul Verbal de evaluare pentru acest contract sunt:

Companie cu Scop Special (SPV – Special Purpose Vehicle) creata pentru realizarea contractului cu numele de **Otoyol Yatirim ve Islet me SA.**

Companii participante la societatea infiintata Otoyol Yatirim ve Islet me SA – cotele de participare initiale:
Nurol – 26,98%
Ozaltin Ins Tic Ve Sanayi – 26,98%
Makiol – 26,98%
Astaldi – 18,86%
Gocoy Ins Taahhut 0,20%.

Companii participante la societatea infiintata Otoyol Yatirim ve Islet me SA – cotele ulterioare din perioada de derulare a contractului de tip BOT:
Nurol – 25,167%
Ozaltin Ins Tic Ve Sanayi – 25,166%
Makiol – 25,167%
Astaldi – 17,50%
Gocoy Ins Taahhut 7%.

Nicaieri nu s-au indicat efectiv care sunt activitatile, serviciile sau lucrarile realizate efectiv de catre Nurol sau de celelalte companii.

Referitor la acest contract exista numeroase surse publice de informatii ce demonstreaza ca informatiile declarate de Nurol sunt cel putin incomplete, daca nu false.

Astfel, din informatiile disponibile la o simpla cautare online reiese ca podul suspendat peste Golful Izmir, parte a primului contract invocate ca experienta similara de Nurol a fost construit de compania japoneza IHI Infrastructure System Co si proiectat de compania daneza COWI A/S, care a colaborat pentru partea de estetica a design-ului cu compania Dissing+Weitling: https://en.wikipedia.org/wiki/Osman_Gazi_Bridge.

Contractul a fost atribuit catre IHI Infrastructure System Co de catre Otoyol Yatirim ve Islet me SA (initial intitulata NOMAYG JV), asadar Nurol a avut calitatea de autoritate contractanta, nu de antreprenor in acest contract ce viza constructia podului suspendat.

Dupa cum se observa proiectarea este realizata de subcontractanti, iar lucrarile de constructie au inceput in ianuarie 2013, atunci fiind emis de catre Otoyol Yatirim ve Islet me SA ordinal de incepere catre IHI Infrastructure System Co. De asemenea, IHI Infrastructure System Co a

fost contractor pentru al doilea pod Bosfor si a realizat proiectele pentru consolidarea seismica a viaductelor Halic si Mecidiyekoy.

Compania de proiectare COWI prezinta detaliile legate de activitatea sa in cadrul contractului precizand ca a realizat proiectarea pentru faza de licitatie, proiectarea de detaliu si asistenta tehnnica in perioda de constructie, toate pentru clientul IHI https://www.cowi.com/solutions/infrastructure/osman-gazi-bridge-turkey

Conform altor surse https://en.rayhaber.com/2019/08/istanbul-izmir-highway-construction-companies/ , in cadrul contractului nr. 1 prezentat de Nurol si din care aceasta pretinde ca a realizat 25,167% din partea de constructie si tot 25,167% din partea de proiectare, in fapt acestea fiind procentele sale de participare in cadrul societatii create pentru finantarea, contructia si exploatarea autostrazii, impartirea efectiva din faza de constructie este:

FAZA 1 COMPANII CONSTRUCTOARE:
SECTIUNE AUTOSTRADA KM: 0000 – 4 175 (ASTALDI)
POD SUSPENDAT KM: 41175 - 74084 (IHI-ITOCHU)
VIADUCT SUD KM: 74084 - 81411 (NUROL)
SECTIUNE AUTOSTRADA KM: 8 * 411 - 194213 (MAKYOL-GÖÇAY)
SECTIUNE AUTOSTRADA KM: 194213 - 301700 (YÜKSEL-ÖZALTIN)
SECTIUNE AUTOSTRADA KM: 344350 - 434296 (NUROL)
SECTIUNE AUTOSTRADA KM: 491076 - 584300 (MAKYOL)

FAZA 2 COMPANII CONSTRUCTOARE:
SECTIUNE AUTOSTRADA KM: 1044535 - 1614300 (GÖÇAY)
SECTIUNE AUTOSTRADA KM: 1634300 - 2241300 (ASTALDI)
SECTIUNE AUTOSTRADA KM: 2244300 - 3174284 (NUROL)
SECTIUNE AUTOSTRADA KM: 3174450 - 3174284 (ÖZALTIN-MAKYOL)
SECTIUNE AUTOSTRADA KM: 3634450 - 408 * 654.59 (ÖZALTIN)

Asadar, Nurol ar fi realizat constructia Viaductului de Sud (contractul nr. 2 declarat de aceasta) **dar nu si proiectarea**, precum si 2 sectiuni de autostrada, tot doar partea de constructie.

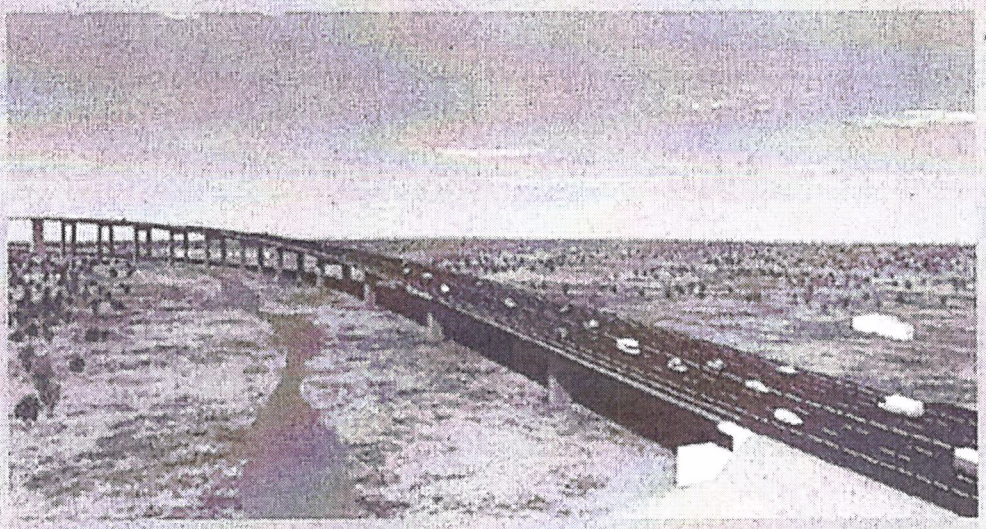
Pe site-ul propriu https://www.nurolinsaat.com.tr/en/completed-infrastructers-projects Nurol mentioneaza ca a realizat 3 proiecte aferente autostrazii Gebze – Izmir: podul suspendat peste Golful Izmir (care a fost realizat de fapt de compania japoneza IHI in baza proiectarii firmei daneze COWI), viaductul de sud si cei 9 km din faza 2 de constructie.

In ceea ce priveste **CONTRACTUL NR. 2** si anume Viaduct de sud aferent autostrazii si podului suspendat peste Golful Izmir, contract invocat de Nurol ca si experienta similara de proiectare constatam ca informatiile nu sunt conforme cu realitatea.

In fapt proiectarea acestui Viaduct a fost realizata de compania WIECON.

Aceasta mentioneaza pe site-ul propriu http://www.wiecon.com.tw/New_bridge.htm ca a realizat pentru clientul

Nurol proiectarea preliminara, proiectul ethnic si detaliile de executie pentr exact viaductul mentionat:



Clients:
Nurol Insaat ve Ticaret A.S. Turkish Republic.

Projects:
The South Approach Viaduct (SAV) provides the access to the main suspension bridge, which crosses the Izmit Bay, between Dil Iskelesi and Hersek in the Turkish Republic.

The South Approach Viaduct is 1376.4 meters long (1.38km) and it has a maximum span of 136 meters and the tallest pier is approximately 50m in height. The deck consists of a double steel box girder with a width of 35.93m. The deck includes 6 lanes of traffic (3 lanes in each direction), 2 sidewalks and 2 emergency lanes.

Services:
Preliminary Design, Detailed Design, Shop Drawings & Construction Engineering.

Informatia este coroborata in lucrari stiintifice publicate de oficiali din Turcia, lucrari prezentate inclusiv la conferinte de specialitate:

- https://books.google.ro/books?id=r8sdCgAAQBAJ&pg=PA521&lpg=PA521&dq=civil+engineering++design+nurol+viaduct&source=bl&ots=j4WRL3Mmr0&sig=ACfU3U0PF4kMLY599ziMqwtR7Kc4Z9bJUA&hl=ro&sa=X&ved=2ahUKEwjQzYP24ZjqAhUeURUIHbecCD8Q6AEwCnoECAsQAQ#v=onepage&q=civil%20engineering%20%20design%20nurol%20viaduct&f=false;
- https://docplayer.net/53337536-Continuous-horizontal-reinforcement-diaphragm-wall-application.html
  Atasam informatiile extrase din sursele de mai sus.

Prin absurd, chiar daca Nurol ar fi realizat serviciile de proiectare in cadrul celor 2 contracte, servicii de proiectare pentru care nu detine codul CAEN corespunzator in obiectul de activitate si care au fost in fapt realizate de alte companii, Nurol avand calitatea de client/autoritate contractanta, se constata ca acestea oricum nu s-au realizat in ultimii 5 ani, asa cum se solicita.

Astfel, s-au declarat perioade de proiectare care dureaza 4 ani si 5 luni si respectiv 3 ani si o luna, in conditiile in care intreaga perioada de constructie dureaza apoi doar cate 1 an!

Este clar ca nu este posibil asa ceva si de fapt proiectarea s-a finalizat mult mai devreme.

Conform cerintei serviciile de proiectare trebuiau sa vizeze elaborare si/ sau actualizare si/ sau revizuire de Studii de Fezabilitate si/ sau Proiecte Tehnice si/ sau [Proiecte Tehnice si Detalii de Executie], in ultimii 5 ani.

In DUAE si documentele prezentate de Nurol s-a inclus probabil perioada de asistenta tehnica. Este absolut imposibil sa se inceapa constructia pentru o autostrada, pod sau viaduct **fara un Proiect tehnic finalizat**.

Este de asemenea imposibil ca un Proiect Tehnic cu sa fara Detalii de Executie sa fie elaborate timp de 4 ani si respectiv 3 ani, iar perioada de constructie pentru aceste proiecte uriase sa dureze apoi doar un an.

Mai mult, Fisa de date a achizitiei contine precizarea clara:

"*) Prin servicii duse la bun sfarsit se intelege: servicii receptionate partial, cu conditia ca **acestea sa fi putut fi utilizate de Beneficiar ca rezultat independent**; **servicii receptionate la sfarsitul prestarii**.

) **ultimii 5 ani se raporteaza la termenul limita de depunere a ofertelor, cu aplicarea corespunzatoare a Instructiunii ANAP nr. 2/2017 (art. 13).

) **Se considera indeplinita cerinta "in ultimii 5 ani servicii de elab/ actualiz/ reviz [PT si DDE]" si in conditiile in care DDE sunt aferente unui PT realizat anterior ultimilor 5 ani, de catre acelasi op ec, cu conditia ca acesta sa faca dovada realizarii respectivului PT prin prezentarea de certificate/doc emise sau contrasemnate de o autoritate ori de catre clientul beneficiar si/sau pv de receptie si/sau alte doc relevante. In conditiile in care PT a fost prestat anterior ultimilor 5 ani, AC va lua in calculul valorii pentru indeplinirea cerintei atat val PT, cat si val DDE, cu conditia ca acestea sa fie integrate intr-un livrabil cu functionalitate independenta."**

Asadar, ultimii 5 ani avand in vedere data limita de depunere a ofertelor sunt reprezentati de perioada **26.09.2014 – 26.09.2019**.

Nurol a indicat ca perioade de proiectare:

CONTRACT NR. 1 – Autostrada Gebze – Orhagazi – Izmir (Sectiunea 1 si 2), Sectiunea Gebze – Bursa, ce contine pod suspendat Izmir, perioada de proiectare 14.07.2011 – 31.12.2015, tot contractul finalizat la 27.12.2016;

CONTRACT NR. 2 – Viaduct de sud aferent Podului peste Golf Izmir, perioada proiectare septembrie 2012 – octombrie 2015. Contractul s-a finalizat in 30 aprilie 2016.
Este evident ca proiectul tehnic pentru ambele contracte a fost realizat mult anterior perioadei de referinta si ca in nici un caz nu putea fi un livrabil independent in octombrie sau decembrie 2015 in baza caruia sa se finalizeze apoi constructia in aprilie 2016 si decembrie 2016, **adica in 6 luni, respective 1 an**.
Am aratat insa ca proiectarea a fost in fapt realizata de alte companii, nu de Nurol.

Comisia de evaluare a CNAIR trebuia sa sesizeze imediat aceste neconcordante majore. Nurol a prezentat pentru dovedirea experientei sale similare in proiectare documente emise de Otoyol Yatirim ve Islet me SA, societatea din care face de fapt parte, societate constituita de cele 5 companii mai sus numite pentru a finanta, construi si exploata autostrada. Aceste companii au angajat alte companii prin licitatie sau au subcontractat lucrarile si serviciile, asa cum am aratat mai sus. CNAIR a luat in calcul pentru dovedirea cerintei documente auto-emise de Nurol, continand informatii trunchiate care induc ideea ca ar fi realizat serviciile solicitate, cand in fapt acestea au fost realizate de alte companii si in alte perioade de timp.

In concluzie, Nurol nu detine experienta similara de proiectare solicitata, iar oferta sa trebuia respinsa ca inacceptabilă, fiind incidente dispozițiile art. 137 alin. (2) lit. b) din H.G. nr. 395/2016.

4. Subcontractantul VERTATEL INTERNATIONAL care l-a inlocuit pe subcontractantul VERTATEL SRL nu este autorizat pentru executarea lucrarilor pentru care a fost propus.

Astfel, Vertatel International NU indeplineste conditiile de autorizat AFER pentru TTR si SCB deoarece:

- Nu detine Agremente Tehnice AFER nici pt TTR, nici pt SCB;
- Nu detine autorizatie de furnizor AFER pentru SCB
- Detine Autorizatie de furnizor AFER pentru TTR – care nu e valabila fara agreement tehnic.

In documentatia tehnica la Vol. 12. Mutari Protejari Instalatii, C2-15-Lucrari cu specific feroviar la pasaje se prezinta cablurile TTR si SCB care sunt afectate de construirea autostrazii si trebuie relocate / protejate.
Conform Ordinului nr. 290/2000, Art 1, Alineatul 1: *În domeniul transportului feroviar și cu metroul produsele și/sau serviciile destinate utilizării în activitățile de construire, modernizare, întreținere și de reparare a infrastructurii feroviare și a materialului rulant, pentru a fi admise din punct de vedere tehnic, trebuie să fie realizate de agenți economici autorizați și supravegheați din punct de vedere tehnic, denumiți în*

continuare furnizori feroviari, care fac dovada omologării tehnice feroviare sau, după caz, a deținerii unui agrement tehnic feroviar pentru fiecare produs și/sau serviciu furnizat.

Mai exact subcontractorul care realizeaza lucrarile din categoriile CFR trebuie să detina:

- Autorizatie de furnizor feroviar pentru "lucrari de constructii montaj, reparatii si intretinere a instalatiilor SCB si TTR-Tc"
- Agrement tehnic feroviar pentru "lucrari de constructii - montaj si reparatii capitale a instalatiilor SCB si TTR-Tc"

Oferta de relocare / protejare a cabluri CFR (TTR si SCB) este prezentata de subcontractorul Vertatel International SRL.

Subcontractorul Vertatel International apare in buletine CFR, actualizate la 30.04.2020, si atasate prezentei cu urmatoarele:

- autorizatie AFER, conform poz. 7784 din tabelul "Autorizatii de furnizor feroviar" pentru telecomunicatii (TTR);
- NU detine autorizatie AFER pentru lucrarile de tip SCB
- nu detine agremente tehnice feroviar nici pt TTR, nici pt SCB (vezi buletinul "Agremente tehnice feroviare" atasat prezentei)

Autorizatia AFER NU este valabila fara agrementul tehnic AFER, vezi model de autorizatie atasat prezentei.

In concluzie, Nurol nu a prezentat un subcontractant autorizat conform legii pentru lucrarile mai sus descrise, iar oferta sa trebuia respinsa pe acest considerent, respectiv trebuia respinsă ca neconforma, fiind incidente dispozițiile art. 137 alin. (3) lit. a) din H.G. nr. 395/2016.

5. NUROL INSAAT VE TICARET A.S. nu a demonstrat ca are capacitatea tehnica si/sau profesionala solicitata in ceea ce priveste utilajele, ceea ce trebuia sa duca la respingerea ofertei.

In conformitate cu Fisa de date a achizitiei au fost solicitate printre Utilaje, instalatii si echipament tehnic si 2 bucati Instalatie piloti forati de diametru de minim 1080mm:

"Ofertantul trebuie sa demonstreze ca are la dispozitie/ are acces la urmatoarele utilaje, instalatii si echipamente tehnice pentru executia lucrarilor:

m) Instalatie piloti forati de diametru de minim 1080mm - 2 bucati".

Pentru aceste utilaje Nurol a prezentat un contract de prestari servicii cu Terratest Geotehnic SA. In Procesul Verbal de evaluare s-a consemnat insa ca acest contract vizeaza furnizarea celor 2 instalatii.

Intrucat detinerea celor 2 instalatii era o conditie minima de calificare furnizorul Terratest Geotehnic SA ar fi trebuit declarat ca tert sustinator pentru ca cerinta sa fie indeplinita. In cazul in care acesta presteaza servicii in contract ar fi trebuit declarat subcontractant pentru partea executata si pentru ca utilajele detinute sa fie luate in considerare ca resurse in vederea indeplinirii cerintei.
Ori Terratest Geotehnic SA nu are niciuna din aceste calitati in procedura.

In concluzie, Nurol nu a facut dovada ca detine utilajele solicitate, iar oferta sa trebuia respinsa ca inacceptabilă, fiind incidente dispozițiile art. 137 alin. (2) lit. b) din H.G. nr. 395/2016.

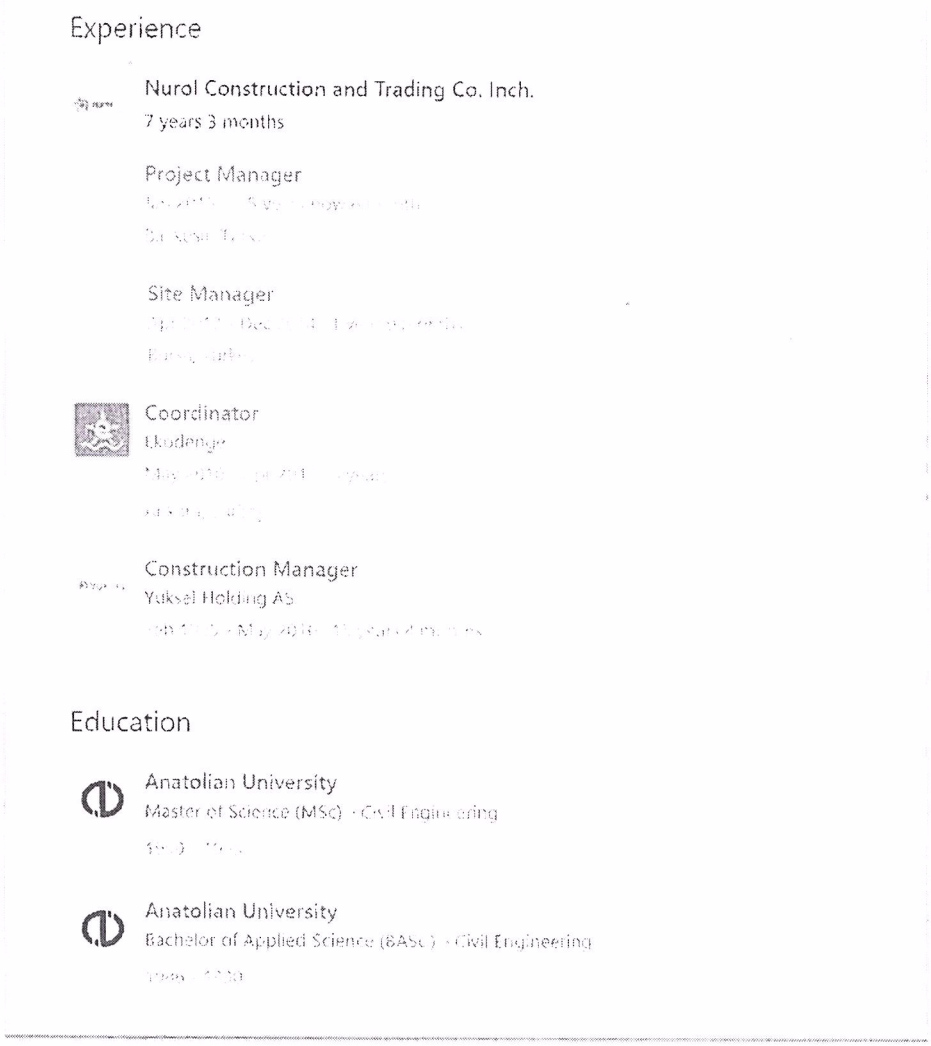
6. In ceea ce priveste Managerul de Proiect prezentat de Nurol in persoana dlui. Yavuz Yontem exista rezerve serioase privind obtinerea de catre acesta a punctajului maxim, asa cum s-a comunicat in cadrul rezultatului procedurii. Astfel, conform Fisei de date a achizitiei:

Experienta detinuta de MANAGERUL DE PROIECT	Experienta detinuta in pozitia de Manager Proiect si/ sau Director Proiect si/ sau Coordonator Proiect si/ sau Adjunct Director Proiect si/ sau Adjunct Manager Proiect si/ sau Adjunct Coordonator Proiect in cadrul unor contracte de supervizare executie lucrari si/sau supervizare proiectare si executie lucrari si/ sau executie lucrari si/sau proiectare si executie lucrari de constructie noua si/ sau modernizare si/ sau largire drumuri nationale si/ sau drumuri expres si/ sau autostrazi	7% Punctaj maxim factor: 7

Algoritm de calcul: Participarea expertului propus in pozitia de Manager Proiect si/ sau Director Proiect si/ sau Coordonator Proiect si/ sau Adjunct Director Proiect si/ sau Adjunct Manager Proiect si/ sau Adjunct Coordonator Proiect in cadrul unor contracte de supervizare executie lucrari si/sau supervizare proiectare si executie lucrari si/ sau executie lucrari si/sau proiectare si executie lucrari de constructie noua si/ sau modernizare si/ sau largire drumuri nationale si/ sau drumuri expres si/ sau autostrazi se va puncta astfel:
participarea in 2 contracte: 1,75 puncte;
participarea in 3 sau 4 contracte: 3,50 puncte;
participarea in 5 sau 6 contracte: 5,25 puncte;
participarea in 7 sau mai mult de 7 contracte: 7 puncte.

Nota 1: Ofertantii vor depune Anexa nr. 1 la Formularul nr. 4 "Curriculum Vitae" si documente relevante/ recomandari emise de Beneficiar (Beneficiarul final al contractului) si/sau Angajator pentru fiecare contract prezentat, din care sa rezulte elementele necesare acordarii punctajului.

Conform informatiilor publicate chiar de catre dl. Yavuz Yontem in cadrul CV-ului sau public de pe platforma Linked in https://tr.linkedin.com/in/yavuz-y%C3%B6ntem-7a70b22a, experienta sa este:



Experience

Nurol Construction and Trading Co. Inch.
7 years 3 months

Project Manager

Site Manager

Coordinator
Ekodenge

Construction Manager
Yuksel Holding AS

Education

Anatolian University
Master of Science (MSc) - Civil Engineering

Anatolian University
Bachelor of Applied Science (BASc) - Civil Engineering

Singura companie unde dl. Yavuz Yontem a ocupat functia de Manager de proiect este Nurol, unde a inceput ca Diriginte de Santier. La compania Yuksel a activat ca Manager Constructii, pozitie neacceptata conform cerintei, iar la compania Ekodenge ca si Coordonator, pozitie incerta din punctul de vedere al cerintei.

De asemenea, trebuie vazut daca proiectele in cadrul carora a activat expertul sunt pentru constructie noua sau modernizare sau largire de drumuri nationale si/sau drumuri express i/sau autostrazi.

La toate aceste informatii nu am avut acces la sediul autoritatii contractante, motivate de o asa zisa confidentialitate a ofertei tehnice, desi prezentarea unui manager de proiect cu studiile si experienta solicitata la nivel minim era cerinta de calificare conform Doumentatiei de atribuire. De asemenea, ar fi trebuit sa avem acces macar la evaluarea realizata de comisie, dar singura evaluare ce ne-a fost prezentata a fost a ofertei noastre.

Ne rezervam deci dreptul de a completa sustinerile noastre de mai sus, solicitandu-va in acelasi timp, in cazul in care noi nu vom avea

posibilitatea detalierii, sa puneti in vedere autoritatii contractante sa va prezinte tote documentele ce au stat la baza obtinerii de catre Managerul de Proiect de punctaj maxim, in conditiile in care chiar expertul in cauza nu si-a inclus o astfel de experienta in CV-ul publicat.

Oferta Nurol nu trebuia sa primeasca un punctaj de 7 puncte pentru experienta detinuta de Managerul de Proiect propus in persoana lui Yavuz Yontem.

7. Nu in ultimul rand, evaluarea tehnica si financiara a ofertei Nurol nu s-a realizat in mod corespunzator. Astfel:

A. Apreciem ca punctajului obtinut pentru oferta tehnica a Nurol este incorect, avand in vedere faptul ca cerintele pentru obtinerea punctajului maxim vizau: „descrierea tuturor subactivitatilor ce compun activitatea de proiectare si executie prevazute in Cerintele Beneficiarului în succesiunea normala a acestora si in corelatie INTEGRALA cu resursele tehnice si umane necesare proiectarii si executiei...".

Intrucat subcontractorul lui Nurol este Vertatel, firma care a intrat in faliment intre momentul depunerii ofertei si prezent si pentru ca Vertatel si-a dovedit astfel incapacitatea de a planifica si ulterior de a se incadra in termene fezabile, consideram ca graficul Gantt, care cuprinde descrierea si succesiunea activitatilor nu reflecta o succesiune normala si o corelatie integrala. Graficul complet al proiectului trebuie sa includa activitatile si subactivitatile subcontractorilor si resursele acestora, iar termenele la care se angajeaza subcontractorul sa fie asumate de catre ofertant. In conditiile in care exista suspiciuni rezonabile in ceea ce priveste capacitatea Vertatel de a furniza aceasta planificare si descriere a activitatilor, solicitam verificarea ofertei tehnice depuse de Nurol din perspectiva elaborarii unui grafic al proiectului detaliat care sa cuprinda toate termenele si resursele subcontractorilor si stabilirea in ce masura acesta raspunde cerintei pentru obtinerea punctajului maxim.

Oferta Nurol nu trebuia sa primeasca un punctajul maxim de 17 puncte la factorul de evaluare „Metodologia de realizare a contractului si planificarea resurselor tehnice si umane in corelare cu specificul si complexitatea activitatilor".

B. Apreciem ca oferta financiara a Nurol are un pret deosebit de scazut pe elementele de pret ofertate, avand in vedere diferenta mare fata de celelalte oferte, diferenta ce nu poate fi generata decat de subevaluarea unor cotatii de pret.

Nu am regasit in evaluarea realizata de autoritatea contractanta vreo verificare a pretului pe categorii de servicii si lucrari.

Oferta Nurol trebuia verificata din punct de vedere al pretului ofertat pe categorii de servicii si lucrari pentru asigurarea ca acesta contine toate costurile necesare construirii obiectivului.

Având în vedere toate cele de mai sus, vă solicităm să ne admiteți prezenta contestație și prin decizia pe care o veți pronunța să dispuneți:

1. Anularea comunicărilor rezultatului procedurii transmise de autoritatea contractantă prin adresele având următorul nr. de înregistrare la CNAIR SA: 92/35806 din 15 iunie 2020 si 92/35804 din 15 iue 2020, publicate in SEAP in 15.06.2020;

2. Anularea raportului procedurii de atribuire nr. 24/2547/15.06.2020;

3. Obligarea autorității contractante la anularea deciziei de admitere a ofertei NUROL INSAAT VE TICARET A.S., oferta care in mod nelegal a fost declarata admisibila si reluarea evaluarii acesteia in cadrul procedurii de atribuire.

4. In subsidiar, in cazul in care apreciati ca oferta Nurol nu trebuia respinsa pe criteriile mai sus detaliate, solicitam reanalizarea acesteia din punct de vedere al punctajului obtinut, asa cum am aratat la punctele 6 si 7 de mai sus.

Precizăm că am constituit cauțiunea prevăzută de lege, în cuantum de 880.000 lei și vom depune în original recipisa la CNSC imediat ce ne va fi eliberata de CEC Bank. Atasam prezentei OP-ul de plata al cautiunii.

Atașam prezentei si mijloacele de proba - documentele la care am facut referire in text si mentionam ca vom transmite prin e-mail, odata cu contestatia, link-urile active mentionate in text pentru a usura accesarea acestora.

Va mulțumim, 25.06.2020

CHINA RAILWAY 14TH BUREAU CO LTD
Prin avocat GOGESCU MARIUS,

Uniunea Națională a Barourilor din România • BAROUL BUCUREȘTI •
Marius Gogescu
Cabinet de avocat