

În conformitate cu prevederile art. 14 alin. (2) 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 Național de Soluționare a Contestațiilor, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul adoptă următoarea:

DECIZIE

Nr. .../.../...

Data: ...

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. ..., formulată de ..., cu sediul în municipiul ..., cu adresa aleasă în vederea comunicării actelor de procedură în municipiul ..., având numărul de înregistrare ..., reprezentată legal prin ..., împotriva documentației de atribuire întocmită de ..., în calitate de autoritate contractantă, cu sediul în municipiul ..., în cadrul procedurii de licitație deschisă, derulată online, organizată în vederea atribuirii contractului având ca obiect: *„Proiectarea și execuția lucrărilor de deviere a traseului situate între km 10 + 009 – km 12 + 000 și km 21 + 406 – km 24 + 890, aferente Autostrazii Brașov – Târgu Mureș – Cluj – Oradea, subsecțiunea 3A2: Nădășelu – Mihăiești (km 8 + 700 – km 25 + 500)”*, cod CPV: 45221121-6, s-a solicitat:

„1. Admiterea prezentei contestații, astfel cum aceasta a fost formulată

2. Suspendarea Procedurii de atribuire până la soluționarea contestației

3. Obligarea Autorității Contractante la adoptarea măsurilor de remediere pe care le vom detalia în cuprinsul prezentei contestații, respectiv decalarea termenului de depunere a ofertelor și anularea 'ăspunsurilor care încalcă legea și modifică în mod substanțial Documentația de Atribuire”.

În luarea deciziei, CONSILIUL, legal investit, a avut în vedere următoarele:

În temeiul dispozițiilor art. 8 alin. (1) și (2), respectiv art. 22 și următoarele din Legea nr. 101/2016, ... a formulat contestația înregistrată la C.N.S.C. sub nr. ..., împotriva documentației de atribuire elaborată de ..., solicitând cele redată în partea introductivă pentru următoarele motive:

I. Cu titlu prealabil, contestatorul face o scurtă prezentare a situației de fapt, prilej cu care prezintă datele de identificare a achiziției publice și, totodată, afirmă următoarele:

Prin raportare la specificul contractului, respectiv proiectare și execuție, operatorii economici interesați au avut, la momentul lansării procedurii de achiziție publică, reprezentarea obiectivă a faptului că autoritatea contractantă a elaborat Cerințele Beneficiarului având la bază un studiu de fezabilitate pentru varianta deviată a traseului (inclusiv

studii de teren, acord de mediu, certificat de urbanism ș.a.m.d.), însă, din cauza unei omisiuni, aceste documente nu au fost încărcate în SICAP.

Acesta este și motivul pentru care operatorii economici interesați au solicitat autorității contractante, prin intermediul solicitărilor de clarificări, punerea la dispoziție a documentelor necesare întocmirii ofertelor. În acest sens, contestatorul menționează că prezumția asupra existenței acestor documente rezultă fără urmă de echivoc și din modalitatea în care au fost redactate Cerințele Beneficiarului, din a căror cuprins acesta redă aspecte a căror relevanță o clamează. Prin urmare, precizează petentul, operatorii economici au solicitat autorității contractante să le fie puse la dispoziție și aceste documente menționate ca fiind existente și ca fiind obligatorii de respectat.

La data de 6 octombrie 2023, autoritatea contractantă a publicat Clarificarea nr. 2 la documentația de atribuire, răspunzând operatorilor economici la solicitările de transmitere a documentelor necesare întocmirii ofertelor în felul următor: *„Menționez faptul ca aceste informații au fost aduse la cunostinta potențialilor ofertanți in mod transparent inea de la momentul publicării documentației de atribuire, din data de 05.08.2023”*.

Însă, operatorii economici interesați nu au fost informați încă de la momentul publicării documentației de atribuire asupra lipsei oricărei informații și a oricărui document necesar elaborării ofertelor, ba, dimpotrivă, *„Cerințele Beneficiarului fiind redactate în sensul stabilirii în sarcina viitorului Antreprenor a obligației de revizuire a documentelor de tipul Certificat de Urbanism și Acord de Mediu și făcând referire la obligația respectării Studiului de Fezabilitate”*.

Prin erata din data de 8 octombrie 2023, autoritatea contractantă a prelungit termenul limită pentru depunerea ofertelor până la data de 23 octombrie 2023.

II. Prezentând contextul procedurii de atribuire și al demersului său, contestatorul afirmă următoarele:

Ultima atribuire a contractului pentru proiectarea și execuția Subsecțiunii 3 A2 - Nădășelu - Mihăiești a Autostrăzii A3 a avut loc în anul 2020, acest din urmă contract fiind semnat la data de 28 decembrie 2020.

Contractele încheiate anterior, care vizau și proiectarea și execuția subsecțiunii care astăzi poartă numele de 3 A2 Nădășelu - Mihăiești, au fost în număr de 4, iar fiecare au fost reziliate de către autoritatea contractantă.

Raportat la istoria din spatele construirii Autostrăzii A3, se poate ajunge la concluzia întocmirii unei documentații de atribuire complete, întocmite în baza a numeroase studii de teren aferente zonelor unde se

dorește construirea autostrăzii. Însă, situația este departe de a se prezenta în acest mod, autoritatea contractantă realizând o licitație care are la bază o simplă hartă unde se arată traseul deviat.

În zona subsecțiunii 3A2 Nădășelu - Mihăiești sunt numeroase zone cu sol instabil, ultimul antreprenor desemnat pentru această subsecțiune confruntându-se cu această problemă în anul 2021.

Scoaterea din contract a zonelor cu probleme de la Nădășelu și Topa Mică a fost decisă de autoritatea contractantă într-un moment în care subsecțiunea evocată se afla în plină fază de execuție (fiind, în

teorie, realizate și aprobate studiile de teren aferente acestei secțiuni), iar fenomenele de instabilitate a solului nu au mai putut fi trecute cu vederea. În acest sens, contestatorul expune o fotografie reprezentând o alunecare de teren petrecută în anul 2021.

Ca urmare a realizării unei expertize tehnice, în luna februarie a anului 2022, și a unui complement al expertizei pentru zona km 22+800 - 23+600, zonă ce a fost omisă din cadrul primei expertize tehnice, în luna decembrie 2022, autoritatea contractantă a procedat la implementarea recomandării expertului, respectiv devierea traseului autostrăzii, pentru a depăși orice zone în care au fost măsurate deformații. În acest sens, petentul redă un extras conținând prevederi din Cerințele Beneficiarului. Șase luni mai târziu față de această recomandare, interval de timp suficient pentru ca autoritatea contractantă să realizeze un studiu de fezabilitate, studii de teren, investigații preliminare și măsurători pentru zona indicată ca deviere a traseului autostrăzii de către expertul tehnic, a fost lansată prezenta procedură de achiziție publică, purtând asupra proiectării și execuției traseului deviat.

Însă, autoritatea contractantă nu a scos la licitație *„nimic altceva decât o linie pe o hartă - care indică, în teorie, viitorul traseu autostrăzii - operatorii economici aflându-se în imposibilitatea obiectivă de a elabora Oferte pentru a fi depuse în cadrul prezentei proceduri”*. În acest sens, contestatorul detaliază prin a dezvolta opinii personale cu privire la modalitatea în care autoritatea contractantă pune informațiile necesare la dispoziția operatorilor economici interesați sau răspunde la solicitările de clarificări venite din partea acestora și, în acest context, face trimitere la răspunsul consolidat la Clarificarea nr. 2, din prezenta cauză.

III. Semnalând necesitatea existenței unor documentele care trebuie să stea la baza unei documentații de atribuire, contestatorul invocă și redă prevederile art. 3 din Legea nr. 98/2016, art. 20 din HG nr. 395/2016, art. 1 din Hotărârea nr. 907/2016 și afirmă următoarele:

Documentația de atribuire este document al achiziției care cuprinde cerințele, criteriile, regulile și alte informații necesare pentru a asigura informarea operatorilor economici, cu privire la:

- cerințe sau elemente ale achiziției;
- obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire, inclusiv
- specificațiile tehnice ori documentul descriptiv;
- condițiile contractuale propuse;
- formatele de prezentare a documentelor de către candidați/ofertanți;
- informațiile privind obligațiile generale aplicabile.

Autoritatea contractantă are obligația de a elabora o documentație de atribuire care să conțină toate informațiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă și precisă cu privire la cerințele achiziției, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire.

Orice operator economic interesat are dreptul de a solicita clarificări sau informații suplimentare în legătură cu documentația de atribuire.

Documentația de atribuire trebuie să conțină:

- a) Documentul unic de achiziție european și instrucțiunile către ofertanți/candidați;
- b) Caietul de sarcini sau documentul descriptiv
- c) Proiectul de contract conținând clauzele contractuale obligatorii;
- d) Formulare și modele de documente.

În acest sens, contestatorul detaliază cu privire la scopul, cuprinsul și importanța caietului de sarcini. De asemenea, acesta susține că un alte elemente cheie ce sunt necesare într-o procedură de atribuire sunt studiul de fezabilitate, certificatul de urbanist, ca parte componentă a studiului de fezabilitate și acordul de mediu. Astfel, petentul invocă și redă prevederile art. 7 din HG nr. 907/2016, art. 2 din Legea nr. 292/2018, precum și cele ale sub-clauzei nr. 8.1 din HG nr. 1/2018 și detaliază cu privire la scopul, cuprinsul și importanța acestor documente.

Procedura de achiziție publică lansată privește proiectarea și execuția unei subsecțiuni de autostradă într-un amplasament despre care nu se cunoaște nimic, cu privire la care nu sunt deținute informații asupra cerințelor de mediu sau asupra utilităților existente în traseu și pe care viitorul antreprenor este obligat să le reloce, asupra unui sol despre care nu deține informații cu privire la riscul de instabilitate, având în vedere că traseul deviat se află în imediata vecinătate a zonelor cu probleme de stabilitate care au determinat adoptarea acestei devieri de traseu.

Prin Răspunsul consolidat la Clarificarea nr. 2, autoritatea contractantă a informat operatorii economici că a lansat această licitație exclusiv în baza recomandării de deviere a traseului autostrăzii din cuprinsul complementului la raportul de expertiză, fără a fi elaborat niciun fel de studiu asupra acestui nou traseu și fără să fi obținut niciun aviz sau acord cu privire la acesta.

IV. Semnalând că autoritatea Contractantă a informat operatorii economici, prin Răspunsul consolidat la Clarificarea nr. 2, că pentru această procedură de atribuire nu este necesară existența unui studiu de fezabilitate, contestatorul redă cuprinsul întrebării nr. 1 și al răspunsului la aceasta și afirmă următoarele:

Răspunsul la această primă întrebare se întinde pe 10 pagini, în cuprinsul cărora autoritatea contractantă enumeră diverse truisme, strecurate printre propria-i concepție referitoare la acest nou contract, respectiv faptul că studiul de fezabilitate (sau orice alte studii preliminare asupra zonelor unde se va afla viitorul șantier) nu este necesar. În acest sens, petentul redă prevederile art. 6 din Secțiunea 2 și art. 7 din Secțiunea 3, din HG nr. 907/2016, referitoare la studiul de pref fezabilitate și la cel de fezabilitate.

Față de afirmația autorității contractante cu privire la faptul că lucrările scoase la licitație în prezenta procedură nu se încadrează în niciunul dintre cazurile prevăzute în art. 5 din HG nr. 907/2016, contestatorul invocă și redă definiția obiectivului de investiții și definiția obiectului de investiții, astfel cum acestea sunt prevăzute în HG nr. 907/2016. Totodată, acesta detaliază prin redarea prevederilor referitoare la categoriile în care se împart obiectivele de investiții, cuprinse în art. 5.

Astfel, contrar accepțiunii organizatoarei procedurii de atribuire, contestatorul este de părere că obiectivul de investiții reprezentat de proiectarea și execuția lucrărilor de deviere a traseului situate între km 10+009- km 12+000 și km 21 +406- km 24+890, aferente Autostrăzii Brașov-Târgu Mureș - Cluj-Oradea, subsecțiunea 3A2: Nădășelu - Mihăiești (km 8+700 - km 25+500) nu poate fi încadrat în nicio altă categorie în afara celor definite și reglementate expres în art. 5 din HG nr. 907/2016.

Pentru a justifica faptul că nu pune la dispoziția operatorilor economici interesați studiile preliminare care trebuie, conform legii, să stea la baza activității de proiectare a viitorului antreprenor, autoritatea contractantă afirmă simplist faptul că obiectivul de investiții nu ar reprezenta un obiectiv de investiții. Față de această afirmație, contestatorul declară că necesitatea de a avea un studiu preliminar pentru a determina și elabora viitoarele soluții tehnice este reglementată la nivel legislativ, prin dispozițiile art. 2 din HG nr. 907/2016, pe care le și redă.

Plecând de la definiția obiectului de investiții, respectiv parte a obiectivului de investiții, cu funcționalitate distinctă în cadrul ansamblului acestuia, care constă în lucrări de construcții pentru realizarea unor obiecte noi de investiții sau în lucrări de intervenții la construcții existente, autoritatea contractantă afirmă că viaductele necesare devierii traseului nu au funcționalitate distinctă, ci fac parte din Autostrada A3 Nădășelu - Zimbor, așa că nu este necesar un studiu de fezabilitate.

Extrapolând această afirmație și privind orice obiectiv de investiții în ansamblul său, contestatorul consideră că s-ar ajunge la concluzia că, în situația sectorizării lucrărilor la obiectivul de investiții, nu este necesar a fi realizat câte un studiu de fezabilitate aferent fiecărui sector de autostradă. Astfel spus, precizează petentul, în viziunea autorității contractante, pentru situația Autostrăzii A1, fiind realizat un studiu de fezabilitate pentru Lotul 1 (spre exemplu), pentru lucrările la Loturile 2 și 3, care necesită realizarea a multiple viaducte și tuneluri, nu ar fi necesar un alt studiu de fezabilitate, toate informațiile necesare regăsindu-se în studiul de fezabilitate realizat pentru Lotul 1.

În viziunea contestatorului, lipsa oricărui studiu de fezabilitate nu permite o analiză detaliată a tuturor traseelor deviate prin comparație cu traseul existent și evaluarea acestora din punct de vedere tehnico-economic, așa cum prevăd dispozițiile cuprinse în HG nr. 907/2016. Prin urmare, precizează petentul, prin răspunsurile publicate în data de 6 octombrie 2023, autoritatea contractantă a adus la cunoștința operatorilor economici interesați faptul că nu le poate pune la dispoziție niciun fel de studiu sau analiză preliminară asupra viitorului traseu unde

se vor proiecta și executa lucrările și că nu este cunoscut niciun amănunt de natură tehnică sau de mediu cu privire la zona indicată ca reprezentând viitorul amplasament al lucrării.

Pe de altă parte, prin intermediul aceluiași răspuns, autoritatea contractantă îndeamnă și liniștește operatorii economici interesați să participe la această procedură cu faptul că aceștia vor avea la dispoziție un termen contractual pentru studierea Cerințelor Beneficiarului (din care face parte, potrivit Sub-Clauzei 8.1 din HG nr. 1/2018 și studiul de fezabilitate) și pentru studierea reperelor inițiale și pentru identificarea

neconcordanțelor / erorilor identificate în Cerințele Beneficiarului și că aceste erori sau neconcordanțe pot face obiectul modificărilor contractuale. În acest sens, contestatorul redă un extras din cuprinsul răspunsului nr. 1.

Astfel, autorul contestației consideră că autoritatea contractantă transmite operatorilor economici faptul că aceștia vor trebui să analizeze studiul de fezabilitate (care nu există) și să notifice beneficiarului și supervisorului erorile și neconcordanțele descoperite în cadrul acestuia. În această logică de idei, petentul redă prevederile Sub-Clauzei 8.2 și solicită să se constate că autoritatea contractantă nu a răspuns la solicitările de clarificare astfel cum era obligată de prevederile legale, astfel încât să se permită elaborarea unei oferte reale, organizatoarea procedurii de atribuire nepunând la dispoziția operatorilor economici interesați minimul de informații și documente tehnice necesare elaborării ofertelor.

Așadar, contestatorul solicită obligarea autorității contractante la remedierea acestei situații și la publicarea unui studiu de fezabilitate, ca parte a Cerințelor Beneficiarului.

V. Criticând faptul că prin răspunsurile autorității contractante se disimulează lipsa documentelor și informațiilor de natură tehnică, obligatorii a fi puse la dispoziția operatorilor economici interesați, contestatorul afirmă următoarele:

Prin răspunsurile la o serie întreagă de solicitări de clarificare, autoritatea contractantă informează operatorii economici interesați de faptul că viitorul antreprenor are obligația de a se *„asigura ca Proiectul Tehnic de Execuție necesar pentru executarea lucrărilor aferente celor 2 sectoare de lucrări ce fac obiectul prezentei proceduri de achiziție publică va fi elaborat în baza Documentelor Beneficiarului și ca, totodata, acesta va respecta pe deplin prezentele Cerințe ale Beneficiarului precum și toate acordurile, avizele, actele legislative și standardele aplicabile”*. În acest sens, contestatorul redă, în facsimil, solicitarea de clarificare nr. 1, prin intermediul căreia se cere punerea la dispoziție a SF/DALI, solicitarea de clarificare nr. 7, prin intermediul căreia se cere punerea la dispoziție a studiului geotehnic și solicitarea de clarificare nr. 26, prin intermediul căreia se solicită punerea la dispoziție a Proiectului privind modernizarea/reabilitarea drumurilor clasificate și neclasificate din cadrul proiectului.

Criticând modul prin care autoritatea contractantă gestionează procedura de atribuire, contestatorul menționează că, pe de-o parte, aceasta anunță că nu deține documentele solicitate de către operatorii economici, iar, pe cealaltă parte, învederează acestora faptul că Proiectul Tehnic de Execuție va trebui să respecte Cerințele Beneficiarului, din care

era obligatoriu a face parte și studiul de fezabilitate, precum și toate acordurile și avizele, documente care nu există.

VI. Subliniind că prin răspunsurile la solicitările de clarificare autoritatea contractantă informează că nu poate pune la dispoziție niciun document în baza căruia operatorii economici să își poată întocmi ofertele, contestatorul susține următoarele:

Practic, odată cu aceste „*răspunsuri la clarificari*” publicate pe 6 octombrie, autoritatea contractantă aduce la cunoștința operatorilor economici interesați că, de fapt, a lansat această licitație exclusiv în baza

recomandării de deviere a traseului autostrăzii din cuprinsul complementului la raportul de expertiză, fără a fi elaborat niciun fel de studiu asupra acestui nou traseu și fără să fi obținut niciun aviz sau acord

cu privire la acesta. În această logică de idei, contestatorul își arată nedumerirea cu privire la așteptările pe care autoritatea contractantă le are de la ofertele ce ar trebui să fie primite în data de 23 octombrie 2023 și cu privire la soluțiile tehnice ce vor fi elaborate în propunerea tehnică, pentru ca ofertele să fie comparabile, în lipsa oricărui studiu preliminar asupra soluțiilor tehnice posibile.

1) Semnalând că autoritatea contractantă nu deține un certificat de urbanism pentru traseul deviat al autostrăzii, contestatorul redă conținutul întrebării nr. 2 și al răspunsului la aceasta, prevederile art. 7 din HG nr. 907/2016 referitoare la respectivul certificat și, totodată, învederează următoarele:

În mod evident, studiul de fezabilitate fiind inexistent, această caracteristică se extinde și asupra certificatului de urbanism.

În opinia ..., surprinzător este și faptul că autoritatea contractantă face referire la o pretinsă obligație a viitorului antreprenor de a obține certificatul de urbanism, ignorând prevederile Clauzei 10 din HG nr. 1/2018, pe care chiar aceasta le-a modificat prin intermediul Clarificării din Oficiu nr. 1. În acest sens, contestatorul redă prevederi cuprinse în respectiva clauză și susține că, potrivit acesteia, autoritatea contractantă a reglementat obligația viitorului antreprenor de a obține un nou certificat de urbanism, având în vedere modificările survenite asupra condițiilor ce au stat la baza obținerii certificatului de urbanism pus la dispoziție de către investitor. Contestatorul este de părere că autoritatea contractantă nu oferă nici o lămurire cu privire la acest certificat la nivel de studiu de fezabilitate.

În mod evident, în lipsa unui certificat de urbanism, un ofertant diligent nu poate evalua soluțiile tehnice (poziții, lungimi, secțiuni, parametri, caracteristici etc.) și costurile aferente lucrărilor de mutări și protejări de utilități (și a altor tipuri de lucrări ce vor fi menționate în avize și acorduri). Conchizând, contestatorul este de părere că prin răspunsurile la clarificări, organizatoarea procedurii de atribuire anunță că nu există nici măcar un proiect cu soluții tehnice avizat la faza anterioară de proiectare sau un certificat de urbanism existent pe acest traseu nou, din care să rezulte măcar numărul de avize și ce deținători de utilități ar trebui afectați.

2) Semnalând că prin răspunsul la întrebarea nr. 3 autoritatea contractantă informează operatorii economici că nu deține un acord de mediu pentru traseul deviat al autostrăzii, contestatorul redă prevederi

cuprinse în Sub-Clauza 10.1, cu privire la care este de părere că instituie obligația antreprenorului de a-și asuma derularea procedurii de revizuire a acordului de mediu, citează cuprinsul întrebării nr. 3 și cuprinsul răspunsului furnizat de instituție la aceasta și, totodată, afirmă următoarele:

Acordul de Mediu nr. 5 din data de noiembrie 2017, indicat în acest răspuns, nu este emis pentru zona aferentă devierii de traseu.

Acordul de Mediu menționat în răspuns este emis pentru traseul nedeviat al Autostrăzii, zonele în care autoritatea contractantă dorește să

se construiască devierea de traseu nefiind, în mod evident, incluse în acesta.

Activitatea de revizuire implică existența unui document anterior, asupra căruia să se răsfrângă activitatea de revizuire, ori, în lipsa unui acord de mediu existent pentru noul traseu, ofertanții se află în imposibilitatea de a-și cuantifica lucrările de protecție a mediului, atât timp cât nu există un studiu de fezabilitate sau informații de orice fel pentru noul traseu și nici măcar un aviz sau notificare ANPM, din care să rezulte lucrările ce trebuie executate în cadrul acestui contract.

Contestatorul menționează că lipsa oricărui proiect sau a oricăror informații preliminare privind tipul, poziția, caracteristicile sau lungimea panourilor fonoabsorbante din cadrul documentației de atribuire rezultă din răspunsul la întrebarea nr. 35. În acest sens, acesta redă cuprinsul acestei întrebări, precum și cuprinsul răspunsului oferit la aceasta. Mai mult, acesta precizează că, în cadrul aceluiași răspuns, autoritatea contractantă oferă un non-răspuns cu privire la întrebarea punctuală a operatorului economic, cu privire la zonele unde trebuie amplasate panourile fonoabsorbante, tipul și înălțimea acestora, toate acestea fiind informații fără de care nu poate fi întocmită o propunere tehnică și o propunere financiară reală și completă.

Tot astfel, lipsa oricărui proiect sau a oricăror informații preliminare privind peisagistica din cadrul documentației de atribuire rezultă din răspunsul la întrebarea nr. 37. În acest sens, contestatorul redă cuprinsul acestei întrebări, precum și cuprinsul răspunsului oferit la aceasta.

3) Semnalând că prin răspunsul la întrebarea nr. 4 autoritatea contractantă informează operatorii economici că nu deține un plan de identificare a utilităților prezente în traseul deviat, contestatorul redă cuprinsul întrebării nr. 4 și cuprinsul răspunsului furnizat de instituție la aceasta și, totodată, afirmă următoarele:

Societatea nu neagă obligațiile pe care ofertanții și le vor asuma în cazul atribuirii contractului, aceștia urmând a-și asuma atât calitatea de proiectant, cât și cea de antreprenor, însă tipologia contractului de proiectare și execuție nu exclude obligația autorității contractante de a pune la dispoziția operatorilor economici toate informațiile necesare astfel încât aceștia să poată depune oferte.

La acest moment, prin aceste răspunsuri la clarificări, autoritatea contractantă răspunde viitorilor posibili ofertanți că dorește proiectarea și execuția unei subsecțiuni de autostradă într-un amplasament despre care nu se cunoaște absolut nimic, cu privire la care nu se dețin informații asupra cerințelor de mediu sau asupra utilităților existente în traseu și pe care viitorul antreprenor este obligat să le reloce, asupra

unui sol despre care nu deține informații cu privire la riscul de instabilitate, având în vedere că traseul deviat se află în imediata vecinătate a zonelor cu probleme de stabilitate care au determinat adoptarea acestei devieri de traseu. În acest sens, contestatorul redă, în facsimil, extras din capitolul 8.1.6.2. din Cerințele Beneficiarului, cuprinzând datele disponibile, despre care menționează că sunt menite să „*edifice ofertanții*” cu privire la situația actuală a utilităților.

În mod evident, conchide contestatorul, în lipsa unui plan de identificare a rețelelor de utilități existente în traseu, ofertanții se află în

imposibilitate de a propune soluții de relocare în cadrul propunerii tehnice, aceștia neavând cunoștință nici măcar de tipul utilităților existente, precum și de a cuantifica suma necesară relocării unor rețele de utilități pe care nu le cunosc.

4) Semnalând că prin răspunsul la întrebarea nr. 5 autoritatea contractantă informează operatorii economici că nu deține un studiu hidrologic, contestatorul redă cuprinsul întrebării nr. 5 și cuprinsul răspunsului furnizat de instituție la aceasta, citează punctul 20.1 din Clauza 20 din HG nr. 1/2018 și, totodată, afirmă următoarele:

Data de referință este definită ca fiind data anterioară cu 30 de zile față de termenul-limită de depunere a ofertelor, în conformitate cu Sub-Clauza 1.1 din HG nr. 1/2018.

Este evident, astfel, că în procesul de elaborare a ofertelor, operatorii economici interpretează datele puse la dispoziție de autoritățile contractante cel mai târziu cu 30 de zile înainte de termenul limită de depunere a ofertelor.

Organizatoarea procedurii de atribuire nu a respectat această obligație, prevăzându-se în mod nelegal de obligația viitorului antreprenor de a realiza un studiu hidrotehnic detaliat în cursul activității de proiectare.

Această obligație a viitorului antreprenor nu elimină sau modifică obligația autorității contractante de a comunica tuturor operatorilor economici interesați minim datele și informațiile prevăzute în Clauza 20 din HG nr. 1/2018.

Ofertanților nu le-au fost puse la dispoziție nici măcar breviare de calcul hidraulic privind dimensionarea lucrărilor de drenaj. În acest sens, contestatorul redă cuprinsul întrebărilor nr. 29 și nr. 30, precum și cuprinsul răspunsurilor oferite la acestea și precizează faptul că nu poate fi cerut operatorilor economici să oferteze lucrările de scurgere și evacuare a apelor, lucrări de poduri și podețe și lucrări hidrotehnice atât timp cât nu există în niciun studiu de fezabilitate sau PALI informații de orice fel pentru noul traseu, sau măcar un aviz sau notificare de la INHGA sau Apele Române, din care să rezulte lucrările ce trebuie executate pe acest contract. Astfel, contestatorul declară că se referă la întrebările și răspunsurile nr. 31, 32, 33 și 34, ale căror conținuturi le și redă, din care rezultă că autoritatea contractantă refuză să pună la dispoziția operatorilor economici interesați informațiile enumerate anterior, necesare întocmirii ofertelor. De asemenea, petentul precizează că instituția organizatoare a procedurii de atribuire ar trebui să fie interesată să primească oferte corecte și complete, în condiții de transparență, competitivitate și tratament egal.

5) Semnalând că prin răspunsul la întrebările nr. 6 și 7 autoritatea contractantă informează operatorii economici că nu deține un studiu topografic și nici un studiu geotehnic, contestatorul redă cuprinsul întrebărilor nr. 6 și 7 și cuprinsul răspunsurilor furnizate de instituție la acestea și reiterează că, raportat la aceste răspunsuri, niciun ofertant diligent nu poate evalua soluțiile tehnice (poziții, lungimi, secțiuni, parametri, caracteristici etc.) și nici costurile aferente execuției pentru lucrările din cadrul contractului, atât timp cât nu există un studiu de fezabilitate sau un minim de informații de orice fel pentru noul traseu,

care să conțină măcar la un nivel preliminar studiul geotehnic, geologic și topografic.

6) Semnalând că prin răspunsul la întrebarea nr. 42 autoritatea contractantă informează operatorii economici că nu deține un audit de siguranță rutieră, contestatorul redă din cuprinsul răspunsului furnizat de instituție la întrebarea nr. 42, prevederile art. 10 din Legea nr. 265/2008 și susține că din acest răspuns rezultă că un audit de siguranță rutieră la stadiul de studiu de fezabilitate nu a fost realizat de către autoritatea contractantă.

VII. Semnalând existența unor categorii de lucrări imposibil de cuantificat, atât din punct de vedere tehnic, cât și din punct de vedere financiar, în lipsa documentelor la care s-a făcut anterior vorbire, contestatorul reiterează următoarea argumentație:

Un ofertant diligent nu poate evalua soluțiile tehnice și costurile aferente lucrărilor de mutări și protejări de utilități atâta timp cât autoritatea contractantă nu a pus la dispoziția posibililor ofertanți un certificat de urbanism, inclusiv avize și acorduri.

Tot astfel, nu pot fi evaluate și cuantificate lucrările de protecție a mediului, atât timp cât nu există un studiu de fezabilitate sau informații de orice fel pentru noul traseu, sau măcar un aviz sau o notificare ANPM din care să rezulte lucrările ce trebuie executate pe acest contract.

Nu pot fi evaluate și cuantificate în mod real nici lucrările de scurgere și evacuare a apelor, lucrări de poduri și podețe și lucrări hidrotehnice, atât timp cât nu există un studiu de fezabilitate sau informații de orice fel pentru noul traseu, sau măcar un aviz sau o notificare de la INHGA sau Apele Române, din care să rezulte lucrările ce trebuie executate pe acest contract.

O evaluare și cuantificare reală a costurilor pentru lucrările contractului nu poate fi realizată în lipsa unor informații de orice fel pentru noul traseu, care să conțină măcar la un nivel preliminar studiul geotehnic, geologic, hidrogeologic, seismic, topografic și arheologic.

Un ofertant diligent nu poate cuprinde organizarea de șantier, atât timp cât nu există în documentația de atribuire nicio informație privind dotările și caracteristicile acesteia, suprafața necesar a fi expropriată, aviz de mediu, alte avize, acorduri și documentații necesare cuantificării acesteia, inclusiv pentru bransamentele la deținătorii de utilități.

Nici gropile de împrumut nu pot fi ofertate, atât timp cât nu există în documentația de atribuire nicio informație privind caracteristicile acesteia, suprafața necesar a fi expropriată temporar/definitiv, aviz de mediu, alte avize, acorduri și documentații necesare cuantificării acesteia.

Nu pot fi evaluate și cuantificate în mod real lucrările de modernizare/ reabilitare/ deviere a drumurilor clasificate și neclasificate din cadrul contractului, atât timp cât nu există un studiu de fezabilitate sau informații de orice fel pentru noul traseu, care să conțină măcar la un nivel preliminar un proiect cu piese scrise și desenate privind soluțiile adoptate pentru fiecare tip de drum.

Nu pot fi evaluate și cuantificate în mod real lucrările de iluminat și bransament la rețeaua electrică din cadrul contractului, atât timp cât nu există un studiu de fezabilitate sau informații de orice fel pentru noul

traseu, care să conțină măcar la un nivel preliminar un proiect cu piese scrise și desenate privind soluțiile adoptate pentru fiecare situație necesară.

De asemenea, nici lucrările de terasamente din cadrul contractului nu pot fi oferite în mod real și competitiv, atât timp cât nu există un studiu de fezabilitate sau informații de orice fel pentru noul traseu, care să conțină măcar la un nivel preliminar un proiect cu piese scrise și desenate privind soluțiile adoptate pentru fiecare tip de drum.

În considerarea acestor argumente, contestatorul solicită obligarea autorității contractante la adoptarea măsurilor de remediere în sensul completării documentației de atribuire cu informațiile și documentele lipsă referite anterior.

VIII. Făcând referire la obligația operatorilor economici de a respecta cu strictețe ceva ce nu există, contestatorul afirmă următoarele:

Prin mai multe răspunsuri, autoritatea contractantă învederează operatorilor economici faptul că aceștia au obligația de a respecta cu strictețe anumite elemente ale documentației de atribuire și ale Cerințelor Beneficiarului.

Fiind îndeobște cunoscută și recunoscută obligația ofertanților de a respecta prevederile documentației de atribuire și ale Cerințelor Beneficiarului, legiuitorul, reglementând această obligație, cu siguranță a avut în vedere situația premisă în care documentația de atribuire conține informațiile și datele pe care operatorii economici să le poată respecta.

Astfel, prin răspunsul la clarificări, autoritatea contractantă informează operatorii economici asupra faptului că aceștia sunt obligați să respecte limita de expropriere definită în Cerințele Beneficiarului, limită care nu există în Cerințele Beneficiarului. În acest sens, contestatorul redă cuprinsul întrebării nr. 16, precum și cuprinsul răspunsului oferit la aceasta.

Totodată, prin raportare la obligația ofertanților de a deține instalații coloane forate diametru 1200, prin raportare la conținutul documentației puse la dispoziția acestora, în care nu se regăsește niciun calcul de dimensionare a piloților pentru structurile care fac obiectul contractului, operatorii economici au solicitat autorității contractante să precizeze dacă, în condițiile în care nu sunt necesare foraje de diametru 1200, mai subzistă obligația de a deține instalații coloane forate diametru 1200. În acest sens, contestatorul redă cuprinsul întrebării nr. 13, precum și cuprinsul răspunsului oferit la aceasta și susține că forajele ce se vor executa vor fi stabilite de viitorul antreprenor, însă este obligatorie deținerea instalațiilor de coloane forate diametru 1200, întrucât prin raportare la viitoarele breviate de calcul ce vor fi elaborate

după data de începere a contractului, autoritatea contractantă consideră necesară deținerea acestora.

În concluzie, ... solicită admiterea contestației sale și reiterează cererile formulate în petitul acesteia.

În probațiune, contestatorul a atașat, în copie, înscrisuri.

Prin adresa nr. 102288/18.10.2023, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. ..., autoritatea contractantă a formulat punct de vedere cu privire la capătul de cerere privind suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea pe fond

a contestației, prin care a afirmat că nu se justifică o astfel de măsură, întrucât nu sunt întrunite în mod cumulativ cele două condiții necesare dispunerii măsurii suspendării procedurii de atribuire, respectiv existența unui caz bine justificat și necesitatea prevenirii unei pagube iminente.

Aceasta subliniază că nu are o practică în sensul de a deschide ofertele în condițiile în care există pe rolul Consiliului o contestație pendinte și, în eventualitatea dispunerii de măsuri printr-o decizie, va suspenda sau va decala termenele în mod corespunzător până la finalizarea soluționării contestației.

Contrar criticilor contestatorului, organizatoarea procedurii de atribuire este de părere că, întrucât a acordat deja o prelungire de 28 de zile față de termenul inițial, răspunsul consolidat la solicitările de clarificări cu privire la care contestatorul a formulat critici se bucură de o prezumție de legalitate consolidată. În acest sens, autoritatea contractantă precizează că ulterior publicării Răspunsului consolidat nr. 2, a procedat în mod corect, proporțional și cu respectarea dispozițiilor legale în vigoare, la decalarea termenului de depunere a ofertelor cu o perioadă suficientă pentru studierea răspunsurilor și pentru elaborarea unei oferte complete și corecte, cu atât mai mult cu cât aceste răspunsuri nu au reprezentat completări semnificative ale documentației de atribuire, cu impact major asupra elaborării ofertelor, astfel cum susține contestatorul.

Nu în ultimul rând, autoritatea contractantă consideră că paguba iminentă invocată de contestator este una ipotetică, aceasta nefiind subscrisă definiției acordată de dispozițiile art. 2 lit. ș) din Legea nr. 554/2004, iar singurul efect posibil al acestei contestații este acela al tergiversării procedurii de atribuire.

Dovada comunicării acestui înscris către contestator se regăsește atașată la dosarul cauzei.

Prin adresa nr. 102757/19.10.2023, înregistrată la C.N.S.C. sub nr. ..., autoritatea contractantă a transmis, în copie certificată, documente din dosarul achiziției publice.

Prin adresa înregistrată la C.N.S.C. sub nr. ..., ... a depus, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii având nr. ... eliberată de CEC Bank Sucursala ..., în cuantum de 220.000,00 lei.

Analizând susținerile și documentele depuse la dosarul cauzei,

CONSILIUL constată următoarele:

..., în calitate de autoritate contractantă, a organizat licitația deschisă, derulată online, în vederea atribuirii contractului având ca obiect: *„Proiectarea și execuția lucrărilor de deviere a traseului situate între km 10 + 009 – km 12 + 000 și km 21 + 406 – km 24 + 890, aferente Autostrazii Brașov – Târgu Mureș – Cluj – Oradea, subsecțiunea*

3A2: *Nădăşelu – Mihăieşti (km 8 + 700 – km 25 + 500)*", cod CPV: 45221121-6, elaborând, în acest sens, documentația de atribuire aferentă și publicând în SEAP anunțul de participare nr. ..., conform căruia valoarea estimată totală a procedurii este de 1.316.586.241,91 lei, fără TVA. Conform cap. II.2.5) din anunț, criteriul de atribuire stabilit este „*cel mai bun raport calitate preț*”, având 6 factori de evaluare.

Solicitarea privind suspendarea procedurii de atribuire a fost analizată de Consiliu, fiind admisă prin încheierea nr. Această hotărâre a fost comunicată către părți prin adresele nr. ... și nr. ... din ...

Procedând la soluționarea contestației formulate de ..., Consiliul constată că acesta este nemulțumit de modul în care autoritatea contractantă a formulat răspunsuri la solicitările de clarificări primite, motiv pentru care Consiliul va soluționa contestația analizând criticile formulate în acest sens, luând în considerare atât prevederile documentației de atribuire cât și legislația aplicabilă.

Astfel, în ceea ce privește criticile contestatorului din contestație, Consiliul reține că acestea vizează răspunsurile din **Clarificarea nr. 2 la Documentatia de Atribuire**, document care se regăsește publicat în SEAP, în data de 06.10.2023, sub identificatorul „[...] Clarificarea nr. 2 la Documentatia de Atribuire-signed.pdf”, răspunsuri care, în opinia contestatorului, „încalcă legea și modifică în mod substanțial Documentația de Atribuire”.

Conform susținerilor contestatorului, **potențialii ofertanți ar fi avut la momentul inițierii prezentei proceduri** de achiziție publică, prin raportare la specificul contractului, respectiv **proiectare și execuție, reprezentarea obiectivă a faptului** că autoritatea contractantă a elaborat **Cerințele Beneficiarului având la bază studiul de Fezabilitate pentru varianta deviată a traseului** (inclusiv studii de teren, acord de mediu, certificat de urbanism ș.a.m.d.), prin urmare era obligatoriu, în opinia respectivului contestator, ca aceste documente să se regăsească în documentația de atribuire, lucru care nu s-a întâmplat, conform celor criticate în contestație.

Cu toate acestea, Consiliul reține că, în susținerea existenței acestor documente, care trebuiau, în opinia contestatorului, să fie puse la dispoziția potențialilor ofertanți, prin publicarea lor în SEAP, acesta citează anumite prevederi din **Cerințele Beneficiarului**, prin care sunt stabilite anumite obligații **în sarcina antreprenorului, nu în sarcina ofertantului**, aspect care nu a fost criticat în contestație.

Potrivit contestatorului, „6. Prin urmare, **operatorii economici au solicitat ... să le fie puse la dispoziție și aceste documente menționate ca fiind existente și ca fiind obligatorii de respectat.**”

Consiliul reține că Autoritatea contractantă a furnizat răspunsuri (plus o clarificare din oficiu) la solicitările de clarificări care au constatat în 42 de întrebări, prin documentul - **Clarificarea nr. 2 la Documentația de Atribuire, document care** se regăsește publicat în SEAP, în data de 06.10.2023, sub identificatorul „[...] Clarificarea nr. 2 la Documentatia de Atribuire-signed.pdf”, și care, astfel, **a devenit parte a documentației de atribuire**, fiind destinat să clarifice anumite aspecte cuprinse în **Cerințele Beneficiarului**, aspecte pentru care s-au solicitat clarificări anterior precizate.

Consiliul mai reține că răspunsurile aferente întrebărilor 2-42, furnizate de autoritatea contractată prin clarificarea anterior precizată, **mai ales răspunsurile care au legătură cu aspectele criticate în contestație** (*răspunsuri care au fost menționate/citate în aceasta*), se axează în principal pe **Răspunsul 1 la Întrebarea 1 (răspuns care reprezintă fundamentul formulării criticilor din contestație)** din cadrul respectivei clarificări, răspuns care, la rândul său, se întemeiază, în esență, pe următoarea argumentare:
„(...)

Cele 2 sectoare de lucrari ce fac obiectul prezentei proceduri de achizitie publica **reprezinta o componenta a subsecțiunii 3A2 Nădășelu – Mihăiești** (km 8+700-km 25+500), parte din obiectivul de investitii Autostrada Brasov - Targu Mures - Cluj – Oradea, **insa aceste 2 sectoare nu pot fi considerate ca avand funcționalitate distinctă în cadrul ansamblului obiectivului de investitie, in acest sens nu pot fi incadrate ca obiect nou de investitie.**

Drept urmare, precizam ca documentatia tehnica necesar a fi intocmita cu scopul de a proiecta si executa lucrarile aferente celor 2 sectoare de lucrari ce fac obiectul prezentei proceduri de achizitie publica **nu poate fi incadrata in niciuna dintre cazurile prevazute in cadrul art. 5, alin. (1) din HG 907/2016** privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, **nefiind vorba despre obiective noi de investitii ori despre interventii la lucrari existente, ci despre necesitatea punerii in aplicare a recomandarilor expertului tehnic in baza intocmirii unor proiecte specifice, urmărind atât lucrările structurale cât și lucrări referitoare la controlul prezentei apei de suprafață și de adâncime prin soluții de drenaj, colectare și evacuare controlată.**

(...)."

În urma analizei contestației, formulată de ..., ca urmare a publicării în SEAP, de către autoritatea contractantă, a Clarificării nr. 2 anterior precizate, Consiliul reține că **argumentația care se regăsește în respectiva contestație** (argumentație care stă la baza criticilor formulate cu privire la anumite răspunsuri din clarificarea în speță, fundamental cu privire la răspunsul 1 sus precizat) **se axează pe faptul că** cele 2 sectoare de lucrări în discuție, și anume **zonele cuprinse între km 10+009- km 12+000 și km 21+406 - km 24+890** (aferente Subsecțiunii 3A2: Nădășelu - Mihăiești (km. 8+700 - km. 25+500) din autostrada Brașov-Târgu Mureș-Cluj-Oradea), sunt, în opinia contestatorului, obiective sau obiecte de investiții, acesta nedecizându-se, în criticile sale, asupra uneia dintre aceste încadrări, în cazul celor două sectoare de lucrări în discuție (a se vedea susținerile aferente, de la punctele 43-49 din contestație).

În baza acestor susțineri, respectiv faptul că cele 2 sectoare de lucrări în discuție sunt obiective sau obiecte de investiții, pentru care urmează a fi încheiat un contract de tip **proiectare și execuție**, contestatorul subliniază că, în acest caz, există obligația prezentării, prin documentația de atribuire, a studiului de fezabilitate aferent, sau, după caz, a documentației de avizare a lucrărilor de intervenție, precum și a documentelor/informațiilor pe care le implică existența acestui/acestei studiu/documentații, astfel cum au fost precizate de acesta în cadrul contestației.

Or, referitor la o astfel de argumentație, cum este cea care se regăsește în cuprinsul prezentei contestații, care abundă în citate interpretate ad litteram de către contestator, ale unor prevederi din diverse acte normative, printre care și prevederile HG nr. 907/2016, Consiliul reține că, inclusiv prin astfel de citate, respectivul contestator se contrazice în propriile susțineri.

Mai precis, ca un exemplu relevant în acest sens, contestatorul ..., susține, pe de o parte, în argumentarea criticilor sale, următoarele:

„30. Un alt element cheie ce este impus a face parte din documentația de atribuire este Studiul de Fezabilitate.”.

Pe de altă parte, același contestator precizează, în cadrul aceleiași contestații, faptul că: **„55. Relevantă este și Sub-Clauza 8.2 care prevede următoarele: 8.2 Cu excepția situației când este prevăzut un alt calendar în Condițiile Speciale, în termen de 15 zile de la semnarea Contractului, Supervizorul va transmite Antreprenorului, gratuit, un exemplar complet al studiului de fezabilitate întocmit pentru proiectarea și execuția Lucrărilor, precum și al tuturor Documentelor Beneficiarului relevante pentru proiectarea și execuția Lucrărilor sau va confirma că studiul de fezabilitate complet și toate aceste Documente au fost furnizate ca parte a documentației de atribuire.”.**

Or, **subclauza 8.2** în discuție, contrar susținerilor contestatorului, **nu** atestă, în condițiile precizate, că studiul de fezabilitate **este impus** să facă parte din documentația de atribuire.

Totodată, Consiliul reține că **subclauza 8.2** în discuție, care face parte din Anexa 2 la HG nr. 1/2018 (Anexa care se regăsește publicată în SEAP, alături de Acordul contractual și Condiții specifice, identificatorul sub identificatorul „[...] Model Contract.rar.p7s), nu constituie obiectul prezentei contestații.

Mai mult, pe lângă cele precizate anterior, Consiliul reține, în contextul de față, că prin argumentația aferentă criticilor sale, contestatorul ... omite, raportat la contextul achiziției în discuție, cel mai important aspect, și anume însuși sensul vizat de legiuitor prin prevederile HG nr. 907/2016.

Consiliul subliniază că, potrivit art. 7 alin. (1) din HG nr. 907/2016, **„Studiul de fezabilitate este documentația tehnico-economică prin care proiectantul, fără a se limita la datele și informațiile cuprinse în nota conceptuală și în tema de proiectare și, după caz, în studiul de prefezabilitate, analizează, fundamentează și propune minimum două scenarii/opțiuni tehnico-economice diferite, recomandând, justificat și documentat, scenariul/opțiunea tehnico-economic(ă) optim(ă) pentru realizarea obiectivului de investiții.**

Conform art. 9 alin. (1) din HG nr. 907/2016, **„(1) Documentația de avizare a lucrărilor de intervenții este documentația tehnico-economică, similară studiului de fezabilitate, elaborată pe baza expertizei tehnice a construcției/construcțiilor existente și, după caz, a studiilor, auditurilor ori analizelor de specialitate în raport cu specificul investiției.”**

Astfel, potrivit prevederilor art. 5 alin. (1) și (3) din HG nr. 907/2016, **„(1) Documentațiile tehnico-economice se elaborează pe faze de proiectare, astfel:**

a) în cazul obiectivelor noi de investiții:

(i) studiu de prefezabilitate, după caz;

(ii) studiu de fezabilitate;

(iii) proiect pentru autorizarea/desființarea executării lucrărilor; (iv) proiect tehnic de execuție;

b) în cazul intervențiilor la construcții existente:

(i) **documentație de avizare a lucrărilor de intervenții;**

(ii) proiect pentru autorizarea/desființarea executării lucrărilor;

(iii) proiect tehnic de execuție;

c) în cazul obiectivelor mixte de investiții:

(i) studiu de fezabilitate, după caz;

(ii) studiu de fezabilitate, completat cu elementele specifice din documentația de avizare a lucrărilor de intervenții;

(iii) proiect pentru autorizarea/desființarea executării lucrărilor;

(iv) proiect tehnic de execuție.

(...)

(3) Documentațiile tehnico-economice prevăzute la alin. (1) se elaborează de către operatorii economici sau persoane fizice autorizate care prestează servicii de proiectare în domeniu.”.

Or, potrivit informațiilor **Răspunsul 1** la **Întrebarea 1** din cadrul **Clarificării nr. 2** în discuție, informații care se regăsesc și în **Cerințele beneficiarului** și care au fost puse anterior la dispoziția potențialilor ofertanți, prin publicarea în SEAP a documentației de atribuire, „Autostrada Brașov - Târgu Mureș - Cluj - Oradea reprezintă **unul dintre obiectivele de investiții** finanțate din fonduri publice ce face parte din Programul guvernamental de dezvoltare a Programului Național de Autostrăzi, promovat în anul 2001 de către MLPTL ce se încadrează în Planul de amenajare al teritoriului Național - Secțiunea Căi de Comunicație, aprobat prin Legea 363/2006.”

Totodată, conform aceluiași documente, traseul Autostrăzii Brașov-Târgu Mureș-Cluj-Oradea a fost divizat în **trei tronsoane**, după cum urmează:

- Tronson 1: Brașov – Târgu Mureș;

- Tronson 2: Târgu Mureș – Cluj;

- **Tronson 3: Cluj – Oradea.**

Tronsonul 3 - Cluj – Oradea (Borș), a fost de asemenea divizat în **trei secțiuni**:

- **Secțiunea 3A: Cluj Vest (Gilău) – Mihăești;**

- Secțiunea 3B: Mihăești - Suplacu de Barcău;

- Secțiunea 3C: Suplacu de Barcău – Borș.

Secțiunea 3A: Cluj Vest (Gilău) – Mihăești a fost împărțită în **două subsecțiuni**, respectiv :

- Subsecțiunea 3A1 (km 0+000-km 8+700) - sector în exploatare

- **Subsecțiunea 3A2 Nădășelu - Mihăiești (km 8+700-km 25+500).**

Mai mult, potrivit aceluiași documente „pentru realizarea proiectării și a executiei lucrărilor aferente subsecțiunii 3A2, în data de 28.12.2020, Autoritatea Contractanta a **încheiat contractul nr. 92/87629** - "Proiectare și execuție Autostrada Brașov – Tg. Mureș – Cluj – Oradea, **Subsecțiunea 3A2: Nădășelu - Mihăiești (km 8+700 - km 25+500)** și Subsecțiunea 3B1: Mihăiești - Zimbor (km 0+000 - km 13+260)", a carei Data de Incepere a fost stabilită ca fiind 25.01.2021.

Pentru Subsecțiunea 3A2, cuprinsă între Nădășelu - Mihăiești (km 8+700 - km 25+500) **a fost emisă Autorizația de Construire nr. 18/07.04.2021** iar **Proiectul Tehnic de Execuție** aferent acestei

*subsecțiuni(3A2) a fost avizat în cadrul ... prin Documentul de Avizare nr. 5062/20.08.2021. În data de 06.09.2021 pe tronsonul cuprins între km 22+800 - km 23+600 (subsecțiunea 3A2) și în data de 08.09.2021 pe tronsonul cuprins între km 10+800 - km 11+300 (subsecțiunea 3A2), **s-au produs importante fenomene de alunecări de teren, cu deplasarea masivului de pământ și evoluții accelerate.***

In aceste conditii s-au impus măsuri de completare a studiilor geotehnice si expertizarea lucrărilor executate și a proiectului tehnic de către experți

tehnici atestați, în condițiile legii pe domenii/subdomenii de construcții în regim de urgență.”.

Consiliul subliniază că, potrivit prevederilor art. 2 lit. a) din HG nr. 907/2016, „În sensul prezentei hotărâri, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

a) **obiectiv/proiect de investiții** - rezultatul scontat la investirea de capital pe timp limitat, ca urmare a realizării unuia sau mai multor **obiecte de investiții**, situate pe un amplasament distinct delimitat, care asigură satisfacerea cerințelor formulate de beneficiarul investiției și de investitor; **în sintagma "obiectiv de investiții" se cuprinde, după caz, obiectivul nou de investiții, obiectivul mixt de investiții sau intervenție la construcție existentă;**”.

Astfel, în baza informațiilor care se regăsesc atât în **Clarificarea nr. 2** cât și anterior în **Cerințele beneficiarului**, este mai mult decât evident că Autostrada Brașov - Târgu Mureș - Cluj - Oradea reprezintă un **obiectiv de investiții**, în conformitate cu prevederile art. 2 lit. a) din HG nr. 907/2016.

Totodată, conform aceluiași informații, sus precizate, rezultă în mod clar că **Subsecțiunea 3A2 Nădășelu - Mihăiești (km 8+700-km 25+500)** reprezintă un **obiect de investiții, cu funcționalitate independentă**, parte a obiectivului de investiții anterior menționat, în conformitate cu prevederile art. 2 lit. b) din HG nr. 907/2016,

Mai precis, potrivit prevederilor art. 2 lit. b) din HG nr. 907/2016, „În sensul prezentei hotărâri, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

(...)

b) **obiect de investiții** - parte a obiectivului de investiții, cu **funcționalitate distinctă** în cadrul ansamblului acestuia, care constă în lucrări de construcții pentru realizarea unor obiecte noi de investiții sau în lucrări de intervenții la construcții existente;”.

Or, în condițiile în care prezentele **Cerințe ale Beneficiarului** fac referire la o achiziție care constă în „**proiectarea și execuția lucrărilor de deviere a traseului pe zonele cuprinse între km 10+009- km 12+000 și km 21+406- km 24+890**, aferente autostrazii Brașov-Târgu Mureș-Cluj-Oradea, **Subsecțiunea 3A2: Nădășelu - Mihăiești (km. 8+700 - km. 25+500)**, în conformitate cu recomandările din cadrul **Expertizei Tehnice** elaborate în luna februarie 2022 precum și a **Complementului la Expertiza Tehnică**, elaborat în luna noiembrie anul 2022”,

este evident, de asemenea, că **această deviere a traseului** aferent Subsecțiunii 3A2 Nădășelu - Mihăiești, **nu este nici obiectiv de investiții**, așa cum este autostrada sus precizată, **și nici obiect de investiții, cu funcționalitate distinctă** (condiție obligatorie definitorie în stabilirea obiectului de investiții), așa cum este respectiva subsecțiune, neputând fi încadrată astfel nici în **sintagma „obiectiv de**

investiții", anterior citată, ci va deveni parte a **Subsecțiunii 3A2: Nădășelu - Mihăiești**, obiect de investiții cu funcționalitate distinctă, subsecțiune fără de care partea de deviere a traseului, pe cele două sectoare/zone în discuție, nu își poate justifica existența, în absența conexării acesteia cu partea de traseu inițial, care poate fi executată în continuare.

Pe cale de consecință, în cazul de față, având în vedere toate considerentele anterioare, **nu** poate fi impusă autorității contractante, așa cum încearcă contestatorul să obțină în baza criticilor sale, punerea

la dispoziție, prin documentația de atribuire, a unui studiu de fezabilitate sau a unei documentații de avizare a lucrărilor de intervenții, precum și a documentelor/informațiilor pe care le implică existența respectivelor documentații tehnico-economice, astfel cum sunt acestea reglementate de prevederile HG nr. 907/2016, raportat la proiectarea și execuția lucrărilor de deviere a traseului, pe cele două sectoare/zone în discuție, tipuri de lucrări care nu au făcut parte din categoriile de lucrări prevăzute a fi executate în cadrul contractului nr. 92/87629, sus citat.

Cu toate acestea, raportat la necesitatea respectării prevederilor exprese ale art. 3 alin. (1) lit. z) și art. 154 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, în sensul asigurării operatorilor economici o informare completă, corectă, explicită și precisă cu privire la achiziția în discuție și la procedura de atribuire aferentă,

Consiliul reține, în acest context, ca fiind relevante informațiile precizate de autoritatea contractantă în **Răspunsul 1 la Întrebarea 1** din cadrul **Clarificării nr. 2** în discuție (*informații care se regăsesc, postate anterior, și în Cerințele beneficiarului*), și anume „Din cuprinsul **expertizei tehnice, document pus la dispoziția Ofertanților** de către Autoritatea Contractantă **se poate observa ca au fost propuse următoarele tipuri de Lucrări definitive în scopul remedierii situației:**

Zona km 10+800 – km 11+300

- Varianta 1 - Traversarea zonei cu un tunel [...]

Lungimea necesară a acestui tunel este estimată la 1 km.

- Varianta 2 - Deviere de traseu spre aval

Aceasta varianta presupune o deviere de traseu spre aval, neafectând în niciun fel versantul afectat de alunecări și aflat în stare limită de stabilitate. Devierea se face prin execuția unui viaduct cu lungimea de 1,2 km fundat pe piloți forți de diametru mare.

In această variantă, traseul vechi se va abandona pe o lungime de cca 1,7 km, iar lucrările deja executate sunt lucrări de mică anvergură.

Se recomandă adoptarea unor deschideri mari ale viaductului pentru a se reduce impactul asupra versantului în care se execută aceste infrastructuri.

Recomandarea expertului este pentru adoptarea Variantei 2, cu devierea traseului și execuția unui viaduct de traversare a zonei afectate, deoarece nu se vor executa săpături în zona piciorului versantului.

Zona km 22+800 – km 23+600

În această zona, alunecarea este de amploare mai mică decât cea de la km 10+800 - km 11+300, ca extindere în plan, dar și ca adâncime, conform citirilor din forajul echipat inclinometric FDN 077-1, mișcările se manifestă până la adâncimea de 38,00m, aval de alunecare.

Se propun următoarele variante:

- Varianta 1 - Execuția unui tunel de tip Cut&Cover, pe aliniamentul actual al autostrăzii.

Această variantă presupune execuția unui tunel și reechilibrarea masivului prin execuția unor umpluturi pentru acesta.

- Varianta 2 - Deviere de traseu spre aval

In aceasta varianta se propune devierea traseului spre aval astfel încât să nu mai fie necesare săpături care să conducă la o destabilizare a versantului, ceea ce implică realizarea unui viaduct cu o lungime de cca 800m. Această deviere presupune abandonarea vechiului traseu pe o lungime de aproximativ 2,3 km. Pe zona abandonată sunt executate infrastructurile podului de la km 22+609.

Deoarece Varianta 2 presupune abandonarea unor lucrări deja executate, **recomandarea expertului este de a adopta metoda de execuție prezentată în Varianta 1.**

Concluzii ale Expertizei Tehnice:

Expertiza tehnică (cerința Af „Rezistență mecanică și stabilitatea masivelor de pământul de fundare și a interacțiunii cu structurile îngropate”) a fost generată de declanșarea și evoluția unor fenomene de instabilitate de amploare pe traseul autostrăzii Transilvania, Subsecțiunea 3A2, cu dezvoltări sensibil diferențiate în zona km 10+800 — km 11+300, respectiv zona km 22+800 - km 23+600, în perioada Mai — Septembrie 2021, cu afectarea versanților de pe partea stângă a autostrăzii.

Pe baza analizei rezultatelor studiilor de teren și laborator efectuate, a documentațiilor tehnice elaborate, a calculelor ce au stat la baza soluțiilor proiectate și executate, inclusiv a datelor provenind din monitorizarea în timp real a comportării masivelor de pământ din amplasament, ca și a lucrărilor în execuție și post execuție, în cadrul expertizei:

- s-au stabilit cauzele ce au contribuit la apariția fenomenelor de instabilitate imprevizibile ca dimensiuni și mod de desfășurare.[...]”.

În acest sens, expertul a recomandat ca la alegerea traseelor și stabilirea cotei rosii (profil longitudinal) pentru căile de comunicație, să se aibă în vedere acest aspect de reducere a adâncimii excavațiilor precum și prevederea unor soluții pentru asigurarea stabilității taluzurilor prin lucrări specifice de protecție și consolidare a pantelor fără deschiderea unor suprafețe mari în zonele cu deblee adânci, care expun terenul la acțiuni ale factorilor climatici.”

Totodată, **dintr-un alt document pus la dispoziția Ofertanților de către Autoritatea Contractantă, document ce poartă numele de "Complement pentru zona km 22+800–23+600 la expertiza tehnică",** se poate observa că în luna septembrie 2022, s-a constatat producerea unor noi fenomene de instabilitate de amploare, de aceasta dată în zona km 23+800 (fiind afectate o parte dintre lucrările executate în cadrul viaductului de la km 23+821), diferite prin poziționare de cele identificate la finalul anului 2021 a căror amploare nu a fost posibil a fi anticipată, ce a condus la extinderea zonei afectate de alunecări de teren de la km 23+600 până în zona km 23+800.

În acest sens, s-a impus în regim de urgență contactarea expertului tehnic atestat MLPAT în vederea reanalizării situației existente și totodată s-a constatat **necesitatea adaptării de către expert a soluțiilor identificate sau identificării unor noi soluții tehnice în vederea asigurării stabilității și durabilității în timp a acestora, astfel încât obiectivul de investiție să poată fi realizat.**

Astfel, în cadrul cap. 5 din "Complementul pentru zona km 22+800–23+600 la expertiza tehnică", sunt menționate următoarele aspecte:

Cap. 5 Concluzii și recomandări

[...]

b) adoptarea unor măsuri pe termen lung în vederea asigurării stabilității și durabilității în timp a lucrărilor aferente autostrăzii:

- Luarea în considerare a **variantei 2** din Expertiza februarie 2022 adaptată situației actuale prin menținerea conceptului de deviere a traseului spre aval astfel încât să nu mai fie necesare săpături care să conducă la destabilizarea versantului.

- **Devierea traseului trebuie să depășească orice zone în care au fost măsurate deformații, ceea ce conduce la depășirea în aval a traseului drumului național DN 1F precum și a cursului Pârâului Topa**

Mică, ajungând practic pe malul stâng al pâ râului, într-o zonă relativ plană.

- Amplasarea noului traseu nu trebuie să afecteze nici versantul situat pe malul stâng al Pârâului Topa Mică;

- Pentru acest traseu unde amplasamentul se află într-o zonă aluvionară, pentru racordarea la cotele necesare, nu este recomandată realizarea unor ramblee înalte (8-10 m) implicând volume mari de materiale de umplutură care transmit terenului slab de fundare presiuni generatoare de tasări care depășesc valorile admisibile, dar se recomandă realizarea unor structuri tip viaduct.

- Stabilirea soluției de fundare a acestor structuri se va realiza prin luarea în considerare a caracteristicilor geotehnice ale acestui nou amplasament situat pe malul stâng al Pârâului Topa Mică;

- Se va menține activitatea de monitorizare atât a zonei afectate de noile deformații cât și a noului amplasament, pe măsura desfășurării lucrărilor.

- În zona unde traseul va fi abandonat lucrările existente vor fi puse în siguranță în scopul redării în circuitul natural al amplasamentului.

Aceste recomandări vor fi puse în aplicare pe baza unor proiecte specifice, urmărind atât lucrările structurale cât și lucrări referitoare la controlul prezentei apei de suprafață și de adâncime prin soluții de drenaj, colectare și evacuare controlată".

Asadar, conform expertizei tehnice si complementului la expertiza tehnica, **solutiile tehnice propuse necesar a fi dezvoltate si adoptate pentru a fi asigurata continuitatea traseului autostrazii in cazul celor 2 zone in care s-au produs fenomenele de alunecare de teren prevăd construirea a două structuri tip viaduct, unul cu lungimea de aprox. 1,2 km in prima zona si unul cu lungimea de aprox. 2 km in cea de-a doua zona**, cu scopul de a evita amplasarea lucrărilor în zonele afectate de alunecare astfel incat acestea sa devina o contragreutate la baza planului de alunecare, tipuri de lucrari ce nu fac parte din categoriile de lucrari prevazute a se executa in cadrul contractului nr. 92/87629 - **"Proiectare și execuție Autostrada Brașov – Tg. Mureș – Cluj – Oradea, Subsecțiunea 3A2: Nădășelu - Mihăiești (km 8+700 - km 25+500) și Subsecțiunea 3B1: Mihăiești - Zimbor (km 0+000- km 13+260)".**

ANALIZA COMPARATIVA A SOLUTIILOR RECOMANDATE DE EXPERTUL TEHNIC

Ca urmare a analizarii solutiilor propuse in cadrul Complementului la Expertiza Tehnica (decembrie 2022) în comparatie cu cele recomandate în cadrul Expertizei tehnice initiale (februarie 2022) se disting urmatoarele:

- Complementul la expertiza tehnica trateaza doar zona km 23, astfel ca pe zona cuprinsa intre km 10+800 – km 11+300, ramane valabila recomandarea expertului din cadrul Expertizei Tehnice ce presupune **adoptarea Variantei nr. 2, ce implica devierea traseului autostrazii prin execuția în aval a unui viaduct de traversare a zonei afectate cu lungime de 1.2 km;**

- pe zona km 23, solutia recomandată de expertul tehnic se modifică radical și presupune înlocuirea Variantei nr. 1 propusă inițial ce prevedea execuția unui tunel de tip "cut&cover" de aproximativ 500 m lungime situate pe amplasamentul autostrazii si **luarea în considerare a Variantei 2 din expertiza** (complementul la expertiza tehnica) din februarie 2022, ADAPTATĂ SITUAȚIEI ACTUALE, ce **implică executia unei structuri tip viaduct de aproximativ 2000 m lungime cu depasirea in aval a drumului national DN 1 F si a paraului Topa Mica.**

Așadar, având în vedere necesitatea executării lucrărilor ce derivă din recomandările expertului tehnic **precum și faptul că aceste tipuri de lucrări nu fac parte din categoriile de lucrări** prevăzute a se executa în cadrul contractului nr. 92/87629 - "**Proiectare și execuție Autostrada Brașov – Tg. Mureș – Cluj – Oradea, Subsecțiunea 3A2: Nădășelu - Mihăiești (km 8+700 - km 25+500)** și Subsecțiunea 3B1: Mihăiești - Zimbor (km 0+000 - km 13+260)", Autoritatea Contractanta a încadrat situația respectivă în prevederile art. 10 din cap. 3 - MODIFICARI SUBSTANTIALE ale Instrucțiunii ANAP nr. 1/2021 (...).

Conform alin. (3) din cadrul art. 10 menționat mai sus, **Autoritatea Contractantă a optat pentru încheierea unui nou contract doar pentru lucrările/serviciile/produsele aferente modificării substanțiale**, impartit în **urmatoarele Sectoare de Lucrari:**

- **Sectorul 1** - traseul situat între km 10+009,638 – km 11+931,739 (km 12+000 traseu initial);

- **Sectorul 2** - traseul situat între km km 21+406,49 – km 25+488,99 (km 24+890 traseu initial);

(...)

În acest sens, așa cum este menționat la **pct. 7.3 Descrierea lucrărilor**, Cerințele Beneficiarului fac strictă referire la **PROIECTAREA ȘI EXECUȚIA lucrărilor de deviere a traseului pe zonele cuprinse între km 10+009– km 12+000 si km 21+406– km 24+890**, aferente obiectivului de investiții Autostrada Brașov-Târgu Mureș-Cluj-Oradea, Subsecțiunea 3A2: Nădășelu - Mihăiești (km. 8+700 – km. 25+500), **fiind elaborate în conformitate cu recomandările din cadrul Expertizei Tehnice precum și a Complementului la Expertiza Tehnică.**

Drept urmare, după desemnarea unui Antreprenor, acesta va executa și va fi responsabil și răspunzător pentru proiectarea Lucrărilor în conformitate cu normele tehnice, prevederile din Contract și legislația aplicabilă, cu respectarea Cerintelor Beneficiarului si a Ofertei Tehnice. Antreprenorul își va asuma întreaga responsabilitate pentru conformitatea, stabilitatea și siguranța tuturor operațiunilor și metodelor de construcție.

De asemenea, Antreprenorul va fi responsabil cu întocmirea tuturor documentelor tehnico economice si detaliilor/schitelor necesare pentru aprobare, precum si pentru executia lucrarilor. Acestea vor constitui Documentele Antreprenorului, așa cum reiese din Sub-Clauza 1.1.q [Documentele Antreprenorului] din Condițiile Generale.

(...)

Cu privire la documentul denumit Documentatie descriptivă a lucrărilor de deviere a traseului, aducem la cunostința Ofertanților cu privire la faptul că **aceasta a fost întocmită în conformitate cu soluțiile recomandate prin Expertiza tehnică și Complementul la Expertiza Tehnică**, după **efectuarea unei analize riguroase a Beneficiarului în special asupra elementelor de racordare, în scopul corelării traseului existent cu cel ce necesită deviere (punct de ieșire de pe traseul**

actual, zone în curbă, razele curbilor, zone de aliniament racordare la traseul existent).".

Astfel, raportat la cele citate anterior, Consiliul reține că în documentul care se regăsește publicat în SEAP, în data de **05.08.2023** (în cadrul documentației de atribuire postată odată cu anunțul de participare aferent prezentei proceduri), sub identificatorul „[...] **Cerintele Beneficiarului-signed.pdf**”, autoritatea contractantă a precizat, la **pct. 8.1.2.3.2**, următoarele:

„Documentele Beneficiarului includ următoarele, **dar fără a se limita la acestea:**

a. **Cerințele Beneficiarului** pentru „Proiectare și execuție lucrări de deviere a traseului situate între km 10+009- km 12+000 și km 21+406- km 24+890, aferente Autostrăzii Brașov- Târgu Mureș-Cluj-Oradea, Subsecțiunea 3A2: Nădășelu - Mihăiești (km. 8+ 700 - km. 25+500)”;

b. **Documentație descriptivă a lucrărilor de deviere a traseului - parte desenată;**

c. **Autorizația de construire nr. 18/07.04.2021;**

d. D.T.A.C. pentru **Subsecțiunea 3A2: Nădășelu - Mihăiești** (km. 8+ 700 - km. 25+500), vizat spre neschimbare;

e. **Proiectul tehnic de execuție** avizat în ... în cadrul contractului nr. 92/87629/28.12.2020 „Proiectare și execuție Autostrada Brașov - Targu Mureș - Cluj Oradea. **Subsecțiunea 3A2 Nădășelu ~Mihăiești** (km 8+ 700 - km 25+500) și Subsecțiunea 3B1 Mihăiești - Zimbor (km 0+000 - km 13+260) ”;

f. **Avizul în CTE CNAIR nr. 5092/20.08.2021 pentru Proiectul Tehnic de Execuție pentru Subsecțiunea 3A2;**

g. **Expertiza tehnică Proiectare și execuție** Autostrada Brașov-Târgu Mureș-Cluj- Oradea **Subsecțiunea 3A2: Nădășelu - Mihăiești** (km. 8+700 - km. 25+500), **zona km 10+800 - km 11+300 Zona km 22+800 - km 23+600;**

h. **Complement pentru zona km 22+800-km 23+600 la Expertiza tehnică Proiectare și execuție** Autostrada Brașov-Târgu Mureș-Cluj- Oradea **Subsecțiunea 3A2: Nădășelu ~ Mihăiești** (km. 8+700 - km. 25+500), **zona km 10+800 - km 11+300 Zona km 22+800 km 23+600;**

i. **Acordul de mediu** nr. 5/06.11.2017, revizuit cu decizia etapei de încadrare nr. 53.28.01.2019 și Anexa din data de 13.10.2021;

j. **Traficul de calcul** pentru realizarea verificării structurii rutiere.”.

Expertiza tehnică Proiectare și execuție Autostrada Brașov-Târgu Mureș-Cluj- Oradea **Subsecțiunea 3A2: Nădășelu - Mihăiești** (km. 8+700 - km. 25+500), **zona km 10+800 - km 11+300 Zona km 22+800 - km 23+600;**

Analizând documentul **Expertiza tehnică Proiectare și execuție** Autostrada Brașov-Târgu Mureș-Cluj- Oradea **Subsecțiunea 3A2: Nădășelu - Mihăiești** (km. 8+700 - km. 25+500), **zona km 10+800 - km 11+300 Zona km 22+800 - km 23+600**, anterior citat, care se regăsește publicat în SEAP, în cadrul Documentelor Beneficiarului,

Consiliul reține că respectivul document se axează pe următoarele elemente, dezvoltate detaliat în conținutul acestuia, elemente însoțite în cuprins de fotografii, schițe, scheme, planuri, vederi în plan și secțiuni transversale cu cotele de rigoare etc., și anume:

„1. NECESITATEA ȘI SCOPUL EXPERTIZEI

2. DESCRIEREA FENOMENELOR DE INSTABILITATE PRODUSE

2.1 Zona km 10+800 - km 11+300

2.1.1 Soluții proiectate și aplicate

2.1.2 *Dinamica fenomenelor*

2.1.3 *Remediarea pe baza soluției de urgență*

2.2 Zona km 22+800 - km 23+600

2.2.1 *Soluții proiectate și aplicate*

2.2.2 *Dinamica fenomenelor*

2.2.3 *Remediarea pe baza soluției de urgență*

3. CONDIȚII NATURALE SPECIFICE ÎN ZONELE ANALIZATE

3.1 Considerații generale geologice pe baza studiilor efectuate în amplasament

3.2 Condiții morfologice, hidrogeologice și hidrografice

3.3 Adâncimea de îngheț

3.4 Clima

3.5 Zona seismică

3.6 Potențialul de instabilitate al zonei traseului

4. CARACTERIZAREA GEOTEHNICA A ZONELOR AFECTATE DE FENOMENELE DE INSTABILITATE

4.1 Investigații geotehnice pe tot amplasamentul - Subsecțiunea 3A2: Nădășelu - Mihăiești

4.2 Investigații geotehnice în zona Debleu km 10+800 - km 11+300 (sinteza datelor din studiile geotehnice realizate)

4.3 Investigații geotehnice în zona Debleu km 22+800 - km 23+600 (sinteza datelor din studiile geotehnice realizate)

5. STABILIREA CAUZELOR APARIȚIEI FENOMENELOR DE INSTABILITATE

5.1 Aspecte legate de proiectarea soluțiilor

5.1.1. Aspecte generale

5.1.2. Analiza soluțiilor proiectate și executate

5.2. Cauzele fenomenelor de instabilitate

5.2.1. Aspecte generale

5.2.2. Cauzele fenomenelor de instabilitate imprevizibile de la Km 10+800 -km 11+300 și Km 22+800 - km 23+600

6. MASURI URGENTE ȘI LUCRĂRI DEFINITIVE PENTRU REMEDIEREA SITUAȚIEI.

6.1 Măsuri urgente

6.2 Lucrări definitive propuse pentru remedierea situației

7. CONCLUZII

8. BIBLIOGRAFIE

8.1 Documentații Tehnice analizate

8.2 Legislație referitoare la alunecările de teren

8.3 Literatura de specialitate”.

Analizând și documentul **Complement pentru zona km 22+800- km 23+600 la Expertiza tehnică Proiectare și execuție** Autostrada Brașov-Târgu Mureș-Cluj- Oradea **Subsecțiunea 3A2: Nadașelu ~ Mihăiești** (km. 8+700 - km. 25+500), **zona km 10+800 - km 11+300 Zona km 22+800 km 23+600**, anterior citat, care se regăsește publicat în SEAP, în cadrul Documentelor Beneficiarului,

Consiliul reține că respectivul document se axează, la rândul său, pe următoarele elemente, dezvoltate detaliat în conținutul acestuia, elemente însoțite în cuprins de fotografii, schițe, scheme, planuri, măsurători pe reper, rezultate măsurători inclinometrice, planuri cu profiluri longitudinale cu cotele de rigoare etc., și anume:

„Cap.1 Necesitatea și scopul expertizei

Cap.2 Reanalizarea situației existente - Scurt istoric al fenomenelor de instabilitate

Cap.2.1 Producerea fenomenului (2021)

Cap.2.2 Măsuri de urgență pentru pentru zona km 22+800 - km 23+600

Cap.2.3 Eficacitatea măsurilor de urgență

Cap.2.4 Lucrări definitive propuse pentru remedierea situației km 22+800 - km 23+600 6

Cap.3 Producerea fenomenului de instabilitate de la km 23+800

Cap. 3.1 Lucrări executate în perioada februarie 2022-septembrie 2022

Cap. 3.2 Descrierea noului fenomen de instabilitate

Cap.4 Măsuri urgente și lucrări pe termen lung

Cap. 4.1 Măsuri de urgență

Cap. 4.2 Măsuri pe termen lung

Cap. 5 Concluzii și recomandări”.

Analizând și **Documentația descriptivă a lucrărilor de deviere a traseului - parte desenată**, Consiliul reține că aceasta vine în completarea documentelor/informațiilor sus precizate, fiind elaborată în baza acestora, cuprinzând documentația aferentă pentru devierea de traseu, pe cele două sectoare/zone în discuție (**zona km 10+800 - km 11+300 Zona km 22+800 km 23+600**), documentație care cuprinde informațiile de rigoare, respectiv informații cu și despre planurile de ansamblu (*planșe*), planurile de situație (*planșe*), profilurile longitudinale (*planșe*), profilurile transversale (*planșe*), profilurile transversal tip lucrări de consolidare (*planșe*), viaductele de autostradă la km 10+875 și la km 23+000 etc.

Este evident că, prin intermediul documentelor în discuție, anterior citate, au fost analizate, fundamentate și propuse două scenarii/opțiuni diferite, fiind recomandate în final, în mod justificat și documentat, scenariul/opțiunea optim(ă) pentru realizarea acestei devieri de traseu.

Astfel, contrar criticilor contestatorului, Consiliul reține că, prin documentele (*printre care și documentele anterior citate*) și informațiile puse la dispoziție prin intermediul SEAP, în cadrul documentației de atribuire, documentație care include și răspunsurile în discuție, la solicitările de clarificări criticate de respectivul contestator, răspunsuri din **Clarificarea nr. 2** care fac trimitere la conținutul documentației de atribuire, respectiv la **Cerințele Beneficiarului**, autoritatea contractantă a oferit o informare de natură să asigure potențialilor ofertanți cadrul necesar pentru ca aceștia să își elaboreze ofertele în cunoștință de cauză, în conformitate cu prevederile exprese ale art. 3 alin. (1) lit. z) și art. 154 alin. (1) din Legea nr. 98/2016.

Având în vedere toate aspectele de fapt și de drept mai sus evocate, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016 cu modificările și completările ulterioare, Consiliul va respinge, ca nefondată, contestația depusă de ... în contradictoriu cu autoritatea contractantă COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.

Pentru aceste motive
în baza documentelor depuse de părți,
CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

DECIDE:

Respinge, ca nefondată, contestația formulată de ..., în contradictoriu cu autoritatea contractantă

Obligatorie.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere în termen de 10 zile de la comunicare.

**Complet de soluționare a contestațiilor
în domeniul achizițiilor publice:**

Consilier de soluționare
...

PREȘEDINTE
...

Consilier de soluționare
...

Redactat practicaua deciziei
...

Redactată în 4 (patru) exemplare originale, conține ... (...) pagini.