



Direcția Generală Achiziții

Nr. 28698 / 26.2.2019

RĂSPUNS CONSOLIDAT LA SOLICITĂRILE DE CLARIFICARE

formulate pentru anunțul de participare numărul CN1008409 / 28.01.2019

privind

Achiziționarea de 16 tramvaie cu lungimea de cca. 30m destinate
transportului public urban de călători

Întrebare 1

“ Având în vedere volumul mare de lucru pentru pregătirea ofertei (inclusiv timpul necesar pentru traducerea documentelor ofertanților străini), termenul de depunere foarte scurt și faptul că există un număr de 6 proceduri similare în derulare, cu termene apropiate, vă rugăm să fiți de acord cu decalarea termenului de depunere al ofertei cu cel puțin 60 zile a.i. să putem depune o oferta corectă și atent elaborată, pe măsura complexității proiectului. Mulțumim. ”

Răspuns la întrebarea 1

Autoritatea contractantă , va prelungi termenul limita pentru primirea ofertelor, până la data de 22 mai 2019.

Întrebare 2

“ 1) Articolul 8.2 din modelul de Contract prevede următoarele: „8.2 Furnizorul se obligă să livreze 16 tramvaie în termen de maxim 8 luni de la data semnării ordinului de începere a contractului. ”Această cerință de a livra 16 tramvaie într-o perioadă de livrare de 8 luni nu este una realistă și nu corespunde cerințelor de livrare a tramvaielor în competițiile similare europene. Jurnalul Feroviar Internațional publică în mod regulat informații privind timpul de livrare al altor Autorități Contractante Europene, unde se poate vedea, în multe exemple, că timpul mediu de livrare al primului tramvai (prototip) într-un nou Contract este de obicei între 22 și 24 luni după semnarea contractului. Restul tramvaielor din serie sunt de obicei livrate la o rată lunară convenită de regulă între Autoritatea Contractantă și producător. În aceste condiții, livrarea medie pentru primul tramvai (prototip) nu include niciun termen pentru omologarea tramvaiului, în cazurile în care omologarea este cerută de Autoritatea Contractantă. Mai mult, tramvaiele care urmează a fi livrate în cadrul contractului nu sunt unele standard, NU EXISTA PE STOCUL NICI UNUI PRODUCATOR, ci urmează a fi configurate concret, în raport cu cerințele tehnice impuse de Autoritatea Contractantă, lucru care necesită un anumit interval de timp, care, după cum demonstrează Jurnalul Feroviar Internațional, este cuprins între 22 și 24 luni după semnarea contractului pentru livrarea primei unități.

Astfel:

- Chemnitz a pus în funcțiune în anul 2018 tramvaiele livrate de Skoda ce au fost comandate în anul 2016;
- München a pus în funcțiune în anul 2018 tramvaiele livrate de Siemens ce au fost comandate în anul 2015;
- Viena a pus în funcțiune în anul 2006 tramvaiele livrate de Siemens ce au fost comandate în anul 2004;
- Berna estimează ca va semna la finele anului 2019 un contract de achiziție a 50 de tramvaie iar livrarea este previzionată pentru 2023 - 2024;
- Wiener Lokalbahn a semnat în decembrie 2018 un contract suplimentar cu Bombardier pentru achiziția a 21 de tramvaie ce se vor livra în perioada iulie 2020 - mai 2021, ca parte a unui acord cadru pentru achiziția a 210 tramvaie început în anul 2006; contractul suplimentar pentru cele 21 de tramvaie a fost justificat tocmai pe considerentul timp de livrare care în cazul unei noi licitație ar fi generat livrarea în anul 2026;

Prin urmare, după cum se poate observa, nici o autoritate contractantă care cumpără tramvaie la nivel european, nu comanda tramvaiele cu o perioadă de livrare mai mică de 2 ani de la semnarea contractului. De asemenea, dacă comanda cantități suplimentare în cadrul unui contract deja semnat, acestea nu sunt livrate la mai puțin de 18 luni fata de data lansării comenzii ferme.

Prin urmare, pentru ca produsul final achiziționat de autoritatea contractantă din România să fie unul care să îndeplinească standardele internaționale în materie, mai ales ținând seama de faptul că finanțarea este una europeană, factorul timp pentru livrarea produsului final achiziționat este unul semnificativ ce trebuie luat în seama pentru a reflecta realitatea pieței în materie de achiziție de tramvaie.

Întrebare / solicitare: Având în vedere considerentele de mai sus, precum și faptul că, cu siguranță, autoritatea contractantă își dorește să achiziționeze produse de calitate livrate de furnizori consacrați în materie, precum și participarea a cât mai multor furnizori la acest concurs astfel încât să poată alege cel mai bun produs la cel mai bun raport calitate-preț, Autoritatea Contractantă este rugată să:

- i) să confirme că nu este necesar să omologheze tramvaiul în fața oricărei agenții (AFER);
- ii) să modifice timpul de livrare al acestui Contract în conformitate cu realitatea pieței europene în materie, respectiv:
 1. Timp de livrare Tramvaiul nr. 1: 24 de luni de la semnarea contractului;
 2. Timp de livrare Tramvaiele nr. 2 până la nr. 16: cu o rată de 2 tramvaie pe lună care se încheie în luna 32 după semnarea contractului; „

Răspuns la întrebarea 2

Autoritatea contractantă, acceptă ca livrarea primului tramvai să se facă până în luna 15, iar restul tramvaielor să se livreze până în luna 22 .

Întrebare 3

“ Articolul 7.1 din modelul de Contract prevede următoarele

i) un angajament contractual privind disponibilitatea și garantarea ca avans, a 30% din valoarea totală a Contractului, precum și programul de plată (momentul colectării) care corespunde acestei tranșe de 30%, astfel încât toți ofertanții să aibă aceleași informații pentru a putea calcula costul financiar, costul garanțiilor în avans, analiza riscurilor; ii) confirmarea programului de plată (timpul de colectare) corespunzător restului de 70% din valoarea contractului,,

Răspuns la întrebarea 3

UAT-ul poate efectua plăți în avans la solicitarea Furnizorului, fără dobânda, în vederea furnizării produselor din prezentul contract, în cuantum de până la 30% din valoarea contractului. Plata avansului și ponderea acestuia, sunt condiționate de existența fondurilor în cadrul bugetului UAT-ului. De asemenea efectuarea plății în avans, va fi condiționată de existența unei garanții de bună execuție valide depusă de către furnizor. Astfel, acordarea avansului cât și ponderea acestuia, fiind condiționate de factori care nu se cunosc la acest moment, autoritatea contractantă se află în imposibilitatea de a preciza ponderea eventualului avans.

Întrebare 4

“ Având în vedere ca specificațiile tehnice solicitate de către Autoritatea Contractanta necesită a fi clarificate va rugăm sa ne comunicați dacă există disponibilitatea pentru organizarea unei întâlniri de clarificare a acestor aspecte tehnice, la care să participe furnizorii interesați astfel încât produsul livrat să fie cât mai apropiat de necesitățile concrete ale clientului final. „

Răspuns la întrebarea 4

În conformitate cu punctul IV.1.1.a) “Modalitatea de desfășurare a procedurii de atribuire” din fișa de date „procedura de achiziție publică se desfășoară exclusiv Online. Drept urmare, cadrul legal nu prevede posibilitatea de a întreprinde demersuri/a stabili coordonatele pentru o astfel de întâlnire.

Întrebare 5

“ La punctul 7.1.8 din Caietul de Sarcini se solicită următoarele:

„Înălțimea podelei tramvaielor în zona de acces a ușilor va fi de 350 mm la nivelul șinei.”

Întrebare / solicitare:

Solicităm Autorității Contractante să permită 375 mm în loc de 350 mm. „

Răspuns la întrebarea 5:

Autoritatea contractantă acceptă ca înălțimea podelei tramvaielor în zona de acces a ușilor să fie de 375 mm la nivelul superior șinei, în condițiile unui bandaj nou, și de 350 mm în condițiile unui bandaj aflat la limita maximă de uzură acceptată.

Întrebare 6

“ La punctul 7.3.2 din Caietul de Sarcini se solicită următoarele

„Dacă sistemul de frânare de staționare, respectiv sistemul de frânare electric devin nefuncționale, forța mecanică a sistemului de frânare trebuie să mențină tramvaiul încărcat la maxim pentru un interval de timp nedefinit, pe o pantă cu o înclinare de 10%;

Întrebare / solicitare: Având în vedere ca aceasta solicitare este excesivă, rampele maxime fiind de obicei de 7-8%, solicităm Autorității Contractante să permită proiectarea tramvaiului pentru rampe maxime de 7,5%. „

Răspuns la întrebarea 6:

În municipiul Iași, în zona Pădurii, panta maximă aferentă traseelor de tramvai este de aproximativ 8,8 % conform Proiectului de reabilitare a liniilor de tramvai depus pentru

finanțare prin POR 2014 - 2020, Axa 4.1, la ADR Nord-Est. Acest segment este incident traseelor de tramvai asociate proiectului de achiziție centralizată organizat de MDRAP, respectiv 1, 3, 13. În acest context, pentru cerința privind declivitatea / rampa maximă, autoritatea contractantă acceptă valoarea de minim 9,00 %.

Întrebare 7

“ La punctul 7.1.1 din Caietul de Sarcini se solicita următoarele „Structura caroseriei, va fi construită din elemente din oțel, asamblate în totalitate prin sudură în mediu de gaz protector. Structura caroseriei va fi protejată corespunzător anticoroziv (la interior și la exterior) prin metoda electrolitică (cataforeză), zincare la cald sau echivalent, pentru a asigura durata de viață a caroseriei. Protecția anticorozivă la partea inferioară a caroseriei și șasiului va asigura rezistența la lovire cu pietre, nisip, gheață, materiale antiderapante etc. Ofertantul va descrie procedeul specific (material, număr de straturi, grosime strat etc.) și fișa tehnică a materialelor folosite.

Întrebare / solicitare: Solicităm autorității contractante să permită ca acoperișul tramvaiului să fie din aluminiu având în vedere ca aceasta ar reprezenta un beneficiu pentru utilizator, în sensul în care tramvaiul va fi mai ușor și va avea o rezistență mult mai mare în timp. „

Răspuns la întrebarea 7:

Autoritatea contractantă acceptă și utilizarea aluminiului pentru acoperiș, condiționat de măsuri specifice de protecție împotriva coroziunii electrochimice generată de contactul a două metale diferite, fiind necesară descrierea Procedeului specific asociat cu prezentarea fișelor tehnice a materialelor folosite, conform cerințelor din Caietul de sarcini.

Întrebare 8

“ În documentul CN1008409 Anunț de participari.pdf nu este stabilită nicio obligație pentru furnizarea garanției / garanției de participare. Cu toate acestea, în documentul Fisa de Date DF1037463, secțiunea III.1.6.a), se solicită o garanție de participare de 1.840.000,00 Lei.

Cerința de a furniza garanția de participare este opțională pentru Autoritatea Contractantă.

Pentru a facilita participarea companiilor cu capacitate financiară demonstrabilă și pentru a evita limitarea numărului de oferte primite, solicităm eliminarea acestei cerințe de livrare a garanției de participare care apare în documentul Fisa de Date DF1037463 secțiunea III.1.6.a).„

Răspuns la întrebarea 8

Autoritatea contractantă, confirmă faptul că solicita garanția de participare.

În conformitate cu punctul III.1.6.a) Garanție de participare din fisa de date, cuantumul garanției de participare este 1.840.000,00 lei.

Întrebare 9

“ Având în vedere amploarea ofertei tehnice și necesitatea pentru un ofertant din străinătate traducerii întregii documentații de ofertă în limba română, vă rugăm să prelunghiți termenul de depunere a ofertelor cu 60 zile. „

Răspuns la întrebarea 9

Autoritatea contractantă , va prelungi termenul limita pentru primirea ofertelor, până la data de 22 mai 2019.

Întrebare 10

“ 1.”ANEXA 7. MODEL DE GRAFIC TERMENE DE LIVRARE

Notă: Operatorul economic va prevedea, în funcție de posibilitatea de producție, numărul și perioada de livrare a tramvaielor, cu încadrarea în maxim 8 luni - perioada de livrare și 2 ani - perioada contractului”

Vă rugăm să extindeți data de livrare a primului vehicul până la maximum 18 luni, începând de la data semnării contractului. Un astfel de interval de timp permite implementarea unui nou proiect de tramvai.

În prezent, așteptat de DV timpul acordat 8 luni pentru livrare, este prea scurt pentru a pregăti în mod corespunzător proiectare tehnică și construcția primului vehicul și atrage riscul de a nu respecta termenul de realizare. Această situație este foarte nefavorabilă atât pentru Furnizor, cât și pentru Beneficiar.

În plus, menționăm că, în perspectiva actuală a FEU 2014-2020 în multe țări ale UE, proiectele pentru achiziționarea de tramvaie sunt deja foarte avansate și știm că cererea de componente pentru construcția de vehicule este foarte ridicată.

Aceasta provoacă faptul că așteptarea componentelor de bună calitate este de aproximativ 12 luni. Multe orașe care anunță licitații pentru achiziția de tramvaie are conștiința reală și, prin urmare, nu iau riscul de întârzieri în livrări de cerințele sale se adaptează la oportunitățile reale de piață. De exemplu orașe; Frankfurt (Oder), Cottbus, Brandenburg (Germania) sau Olsztyn (Polonia) a cerut un termen de realizare pentru primul tramvai 18 luni sau mai mult.,

Răspuns la întrebarea 10

Autoritatea contractantă, acceptă ca livrarea primului tramvai să se facă până în luna 15, iar restul tramvaielor să se livreze până în luna 22 .

Întrebare 11

“ Termenul limita pana la care se pot solicita clarificări la documentația de atribuire: cu 20 zile înainte de data limita de depunere a ofertelor . In conformitate cu prevederile art. 161 din legea 98/2016, autoritatea contractanta va răspunde in mod clar si complet solicitărilor de clarificare/informațiilor suplimentare in legătura cu documentația de atribuire in a 11 a zi înainte de termenul limita stabilit pentru depunerea ofertelor in anunțul de participare”

Vă solicitam să extindeți răspunsuri la întrebări la minim de 2 ori si se răspundeți cit mai repede fere așteptare până la 11 a zi înainte de termenul limita stabilit pentru depunerea ofertelor in anunțul de participare. Motivul; Așteptarea cu răspunsuri la întrebări cu până la 11 zile înainte de termenul limită pentru depunerea ofertelor determină potențialii ofertanți să aștepte cu decizia de a începe lucrări la oferta până la termenul limită pentru obținerea răspunsurilor la întrebările explicative.

În această situație, rămân doar 11 zile pentru a pregăti proiectul, ceea ce este dificil din punct de vedere tehnic. Pentru un produs cum ar fi un tramvai 11 zile nu este suficient. Sperăm că sunteți interesați să primiți oferte complete din punct de vedere tehnic, pentru a

evita posibile complicații în verificarea ofertei și conformității produsului cu cerințele. Având în vedere faptul că anunțarea licitației a fost publicată și pe site-urile web ale UE, ceea ce sugerează că sunteți deschis și pentru ofertanți din alte țări membre a UE. Acești ofertanți trebuie să traducă documentele din Caiet de Sarcina și apoi și oferta în limba română. Motivele asta extinde termenul de pregătirea ofertei. „

Răspuns la întrebarea 11

Ținând cont de faptul că autoritatea contractantă a decalat perioada de depunere a ofertelor, puteți solicita clarificări la documentația de atribuire: cu 20 zile înainte de data limită de depunere a ofertelor. De asemenea, în conformitate cu prevederile art.161 din legea 98/2016, autoritatea contractantă va răspunde în mod clar și complet solicitărilor de clarificare/informațiilor suplimentare în legătura cu documentația de atribuire în a 11 a zi înainte de termenul limită stabilit pentru depunerea ofertelor în anunțul de participare.

Întrebare 12

„Cerința de la ”1.2 Conformitate cu documentele de standardizare”, pag. 6 din Caietul de Sarcini Documentația de Atribuire și Caietul de Sarcini conține referiri la mai multe standarde de calitate, dintre care unele sunt doar enumerate în lista standardelor aplicabile, fără a exista o referință concretă la acestea în prevederile Documentației de Atribuire și ale Caietului de Sarcini. Lista acestor standarde este următoarea: SR EN 14750-1:2006 [7] SR EN 14750-2:2006 [8] SR EN 15085-2:2008 [11] SR EN 15380-1:2006 [13] SR EN 45545-1:2013 [14] SR EN 50121-1:2017 ver. eng. [16] SR EN 50121-3-2:2017 ver. Eng [17] SR EN 50153:2015 [22] SR EN 50153:2015/A1:2018 [23] SR EN 50206-2:2011 [26] SR EN 50215:2010 [27] SR EN 50264-1:2008 [28] SR EN 50264-2-1:2008 [29] SR EN 50264-3-1:2008 [30] SR EN 50306-1:2003 [31] SR EN 50306-2:2003 [32] SR EN 50306-3:2003 [33] SR EN 50306-4:2003 [34] SR EN 50343:2014 ver. eng. [35] SR EN 50463-2:2013 [36] SR EN 55016-2-1:2014 ver. eng. [38] SR EN 60332-1-1:2005/A1:2016 [39] SR EN 61000-4-17:2002/A2:2009 ver. eng. [42] SR EN 61034-2:2006 [43] SR EN 61034-2:2006/A1:2014 [44] SR EN 61287-1:2015 ver. en[49] SR EN ISO 2409:2013 ver. eng. [50] SR EN ISO 2819:2018 ver. eng. [51] SR EN ISO 3381:2011 g. [45] SR EN ISO 1513:2010 [48] SR EN ISO 2082:2018 ver. eng. [52] SR EN ISO 3095:2014 [53] SR EN ISO 6385:2017 ver. eng. [54] SR EN ISO 8062-3:2007 ver. eng. [55] SR EN ISO 8062-3:2007/AC:2009 ver. eng. [56] SR EN ISO 9001:2015 [57] SR EN ISO 9239-1:2010 [58] SR EN ISO 13920:1998 [63] SR EN ISO 14001:2015 [64] SR CEI 60050-845:2005 [65] SR ISO 10604:1997 [66] SR 13353-1:1996 [68] SR 13436:1999 [70] Legea nr. 240/2004 [71] Legea nr. 319/2006 [72] HG nr. 395/2016 [75] HG nr. 626/1998 [77] Ordin nr. 1408/2006 [81] Ordin nr. 290/2000 [82] Standard IRIS International Railway Industry Standard [89] STAS 2171/2-84 [90] STAS 9364/2-91 [91] STAS 11218-83 [92] Solicitare de clarificare: În acest context, vă rugăm să clarificați în ce măsură aceste standarde sunt aplicabile Procedurii. De asemenea, în cazul în care răspunsul dumneavoastră este afirmativ, vă rugăm să indicați cărei prevederi din

Documentația de Atribuire și din Caietul de Sarcini îi este aplicabil fiecare dintre standardele anterior menționate.”

Răspunsul la întrebarea 12

Sunt aplicabile prezentei proceduri de achiziție publică, următoarele : SR EN 14750-1:2006 Railway applications - Air conditioning for urban and suburban rolling stock - Part 1: Comfort parameters, SR EN 14750-2:2006 Railway applications - Air conditioning for urban and suburban rolling stock - Part 2: Type tests, SR EN 15085-2:2008 Aplicații feroviare. Sudarea vehiculelor și a componentelor feroviare. Partea 2: Cerințe de calitate și certificare pentru constructori, SR EN 15380-1:2006 Aplicații feroviare. Sistem de identificare pentru vehicule feroviare. Partea 1: Principii generale, SR EN 45545-1:2013 Aplicații feroviare. Protecție împotriva incendiilor în vehicule feroviare. Partea 1: Generalități, SR EN 50121-1:2017 Aplicații feroviare. Compatibilitate electromagnetică. Partea 1: Generalități, SR EN 50121-3-2:2017 Aplicații feroviare. Compatibilitate electromagnetică. Partea 3-2: Material rulant. Aparatură, SR EN 50153:2015 Aplicații feroviare. Material rulant. Măsurări de protecție referitoare la riscurile electrice, SR EN 50153:2015/A1:2018 Aplicații feroviare. Material rulant. Măsurări de protecție referitoare la riscurile electrice, SR EN 50206-2:2011 Aplicații feroviare. Material rulant. Pantografe: Caracteristici și încercări. Partea 2: Pantografe pentru metrou și tramvaie, SR EN 50215:2010 Aplicații feroviare. Încercări pe materialul rulant după terminarea construcției și înainte de punerea în funcțiune, SR EN 50264-1:2008 Aplicații feroviare. Cabluri de energie și de comandă pentru material rulant feroviar având performanțe particulare de comportare la foc. Partea 1: Prescripții generale, SR EN 50264-2-1:2008 Aplicații feroviare. Cabluri de energie și de comandă pentru material rulant feroviar având performanțe particulare de comportare la foc. Partea 2-1: Cabluri cu izolație elastomerică reticulată. Cabluri cu un singur conductor, SR EN 50264-3-1:2008 Aplicații feroviare. Cabluri de energie și de comandă pentru material rulant feroviar având performanțe particulare de comportare la foc. Partea 3-1: Cabluri cu izolație elastomerică reticulată și cu dimensiuni reduse. Cabluri cu un singur conductor, SR EN 50306-1:2003 Aplicații feroviare. Cabluri pentru material rulant feroviar având performanțe particulare de comportare la foc. Cabluri cu izolație redusă. Partea 1: Prescripții generale, SR EN 50306-2:2003 Aplicații feroviare. Cabluri pentru material rulant feroviar având performanțe particulare de comportare la foc. Cabluri cu izolație redusă. Partea 2: Cabluri cu un conductor, SR EN 50306-3:2003 Aplicații feroviare. Cabluri pentru material rulant feroviar având performanțe particulare de comportare la foc. Cabluri cu izolație redusă. Partea 3: Conductoare și cabluri ecranate (perechi, terțe și cuarte) cu manta de grosime redusă, SR EN 50306-4:2003 Aplicații feroviare. Cabluri pentru material rulant feroviar având performanțe particulare de comportare la foc. Cabluri cu izolație redusă. Partea 4: Cabluri multiconductoare și multiperechi cu manta de grosime normală, SR EN 50343:2014 ver. eng. Aplicații feroviare. Material rulant. Reguli pentru instalarea cablurilor, SR EN 50463-2:2013 Aplicații feroviare. Măsurarea energiei electrice la bordul trenului. Partea 2: Măsurarea energiei, SR EN 55016-2-1:2014 ver. eng. Specificații referitoare la metode și aparate de măsurat perturbațiile radio și imunitatea la perturbații. Partea 2-4: Metode de măsurare a perturbațiilor și a imunității. Măsurări de imunitate, SR EN 60332-1-1:2005/A1:2016 Încercări ale cablurilor electrice și cu fibre optice supuse la foc. Partea 1-3: Încercare la propagarea verticală a flăcării pe un conductor sau cablu izolat. Procedura pentru determinarea particulelor/picăturilor mici aprinse, SR EN 61000-4-17:2002/A2:2009 ver. eng. Compatibilitate electromagnetică (CEM). Partea 4-17: Tehnici de încercare și măsurare. Încercări de imunitate la unda reziduală pe porturile de alimentare cu tensiune continuă, SR EN 61034-2:2006 Măsurarea densității fumului degajat de cabluri care ard în condiții definite.

Partea 2: Procedură de încercare și prescripții, SR EN 61034-2:2006/A1:2014 Măsurarea densității fumului degajat de cabluri care ard în condiții definite. Partea 2: Procedură de încercare și prescripții, SR EN 61287-1:2015 ver. En Aplicații feroviare. Convertoare electronice de putere instalate pe materialul rulant. Partea 1: Caracteristici și metode de încercări, SR EN ISO 2409:2013 ver. eng. Paints and varnishes - Cross-cut test (ISO 2409:2013), SR EN ISO 2819:2018 ver. eng. Acoperiri metalice pe suport metalic. Acoperiri electrochimice și chimice. Lista metodelor de verificare a aderenței, SR EN ISO 3381:2011 g. Railway applications. Acoustics. Measurement of noise inside railbound vehicles, SR EN ISO 1513:2010 Paints and varnishes. Examination and preparation of test samples, SR EN ISO 2082:2018 ver. eng. Acoperiri metalice și alte acoperiri anorganice. Acoperiri electrochimice de cadmiu, cu tratament suplimentar, pe fontă sau oțel SR EN ISO 3095:2014, SR EN ISO 6385:2017 ver. eng. establishes the fundamental principles of ergonomics as basic guidelines for the design of work systems and defines relevant, SR EN ISO 8062-3:2007 ver. eng. - specifies general dimensional and geometrical tolerances, as well as machining allowance grades, for castings as delivered to the purchaser, SR EN ISO 9001:2015 Sisteme de management al calitatii ,SR EN ISO 9239-1:2010 specifies a method for assessing the wind-opposed burning behaviour and spread of flame of horizontally mounted floorings exposed to a heat ,SR EN ISO 13920:1998 Sudare. Toleranțe generale pentru construcții sudate. Dimensiuni pentru lungimi și unghiuri, SR EN ISO 14001:2015 specifies the requirements for an environmental management system that an organization can use to enhance its environmental performance, SR CEI 60050-845:2005 International electrotechnical vocabulary. Chapter 845: Lighting, SR ISO 10604:1997 Road vehicles. Measurement equipment for orientation of headlamp luminous beams, SR 13353-1:1996 Transport public urban de călători, SR 13436:1999 Transport public urban de călători. Calea de rulare, Legea nr. 240/2004 privind raspunderea producătorilor pentru pagubele generate de produsele cu defecte, Legea nr. 319/2006 privind securitatea și sănătatea în muncă, Ordin nr. 1408/2006 Normei tehnice feroviare Vehicule feroviare. Iluminatul electric al vehiculelor feroviare destinate transportului de călători., Ordin nr. 290/2000 privind admiterea tehnica a produselor și/sau serviciilor destinate utilizării în activitățile de construire, modernizare, întreținere și de reparare a infrastructurii feroviare și a materialului rulant, pentru transportul feroviar și cu metroul, STAS 2171/2-84 Piese de oțel forjate liber. Adaosuri de prelucrare și abateri limită pentru piese forjate pe ciocane, STAS 9364/2-91 Vehicule rutiere. Ștergătoare de parbriz, STAS 11218-83 Vagoane de cale ferată cu ecartament normal. Verificarea etanșeității la ploaie.

Întrebare 13

„Cerința de la ”Bibliografie”, la pag. 76, poz. [11] „SR EN 15082-2:2008 - Aplicații feroviare. Sudarea vehiculelor și a componentelor feroviare. Partea 2: Cerințe de calitate și certificare pentru constructori.” Având în vedere că la ”1.2 Conformitate cu documentele de standardizare”, pag. 10, la poziția [11] se indică SR EN 15085:2008, Solicitare de clarificare: rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă la pagina ”Bibliografie”, la pag. 76, poz. [11], se poate citi: „SR EN 15085-2:2008 - Aplicații feroviare. Sudarea vehiculelor și a componentelor feroviare. Partea 2: Cerințe de calitate și certificare pentru constructori.” „

Răspuns la întrebarea 13

Autoritatea contractantă, este de acord cu solicitarea, în sensul că la pagina "Bibliografie", la pag. 76, poz. [11], se poate citi: „SR EN 15085-2:2008 - Aplicații feroviare. Sudarea vehiculelor și a componentelor feroviare. Partea 2: Cerințe de calitate și certificare pentru constructori.”

Întrebare 14

Cerința de la "Bibliografie", la pag. 77, poz. [27], din Caietul de Sarcini „SR EN 50125:2010 - Aplicații feroviare. Încercări pe materialul rulant după terminarea construcției și înainte de punerea în funcțiune” Având în vedere că la "1.2 Conformitate cu documentele de standardizare", pag. 10, la poziția [27] se indică SR EN 50215:2010, Solicitare de clarificare: rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă la pagina "Bibliografie", la pag. 76, poz. [27], se poate citi: „SR EN 50215:2010 - Aplicații feroviare. Încercări pe materialul rulant după terminarea construcției și înainte de punerea în funcțiune”.

Răspuns la întrebarea 14:

Autoritatea contractantă, este de acord cu solicitarea, în sensul că la pagina "Bibliografie", la pag. 77, poz. [27], se poate citi: „SR EN 50215:2010 - Aplicații feroviare. Încercări pe materialul rulant după terminarea construcției și înainte de punerea în funcțiune”.

Întrebarea 15

Cerința de la "1.2 Conformitate cu documentele de standardizare", la pag. 12, poz. [96], respectiv de la "Bibliografie", la pag. 80, poz [96], se indică: "IEC EN 60571:2012 - Aplicații feroviare. Echipamente electronice utilizate pentru materialul rulant." Solicitare de clarificare: având în vedere că nu există acest standard IEC EN 60571:2012, rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă se înțelege: "IEC 60571:2012 - Railway applications- Electronic equipment used on rolling stock (Aplicații feroviare. Echipamente electronice utilizate pentru materialul rulant.)" sau SR EN 50155 Aplicații feroviare. Echipamente electronice utilizate pe materialul rulant, acesta fiind transcrierea în normă europeană a IEC 60571.

Răspuns la întrebarea 15:

Autoritatea contractantă, menționează faptul că SR solicitat este SR EN 50155 Aplicații feroviare. Echipamente electronice utilizate pe materialul rulant, acesta fiind transcrierea în normă europeană a IEC 60571. De asemenea SR EN 50155 conține și prevederile IEC EN 60571:2012.

Întrebarea 16

Cerința de la "1.2 Conformitate cu documentele de standardizare", la pag. 12, poz. [99], respectiv de la "Bibliografie", la pag. 80, poz. [99], din Caietul de Sarcini, se indică: NF - F 16-

101 Rolling stock - Fire behaviour - Materials selection, din 5510-2: Fire test to railway component. Solicitare de clarificare: aceasta fiind o Normă Franceză, cu aplicabilitate limitată la teritoriul Franței, rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice care este echivalentul Internațional, European sau Românesc aplicabil prezentei Proceduri.

Răspuns la întrebarea 16:

Autoritatea contractanta, elimina obligativitatea respectării standardului, motivat de faptul că acesta are aplicabilitatea limitată.

Întrebare 17

Cerințele de la "2 Condiții tehnice eliminatorii", pag. 13, din Caietul de Sarcini: ✓ "Să fie omologate tehnic de către producător, respectiv să posede un certificat de omologare emis în statele membre ale U.E. sau într-un stat care are încheiat un contract cu Uniunea Europeană ce garantează recunoașterea reciprocă a cerințelor obligatorii sau ale celor echivalente cu privire la omologare; ✓ Ofertantul declarat câștigător va obține pe cheltuiala acestuia până la data livrării primului tramvai următoarele documente: omologarea în Uniunea Europeană (conform legislației în vigoare la momentul încheierii contractului), pentru transportul urban de călători;" sunt contradictorii. Solicitare de clarificare: având în vedere că tramvaiele solicitate sunt un proiect nou specific fiecărui beneficiar al Proiectului, rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă este suficientă cerința: " Ofertantul declarat câștigător va obține pe cheltuiala acestuia până la data livrării primului tramvai următoarele documente: omologarea în Uniunea Europeană (conform legislației în vigoare la momentul încheierii contractului), pentru transportul urban de călători;"

Răspuns la întrebarea 17:

Autoritatea contractantă este de acord cu solicitarea , în sensul ca ofertantul declarat câștigător va obține pe cheltuiala acestuia până la data livrării primului tramvai următoarele documente: omologarea în Uniunea Europeană (conform legislației în vigoare la momentul încheierii contractului), pentru transportul urban de călători.

Întrebare 18

Cerința privind Instalația de ungere a buzei bandajelor, de la "4 Descrierea generală constructivă a tramvaielor", pag. 16 din Caietul de Sarcini "Instalația de ungere a buzei bandajelor va avea în componență următoarele elemente: ✓ Duzele de pulverizare care vor fi montate la roțile de pe prima osie a primului boghiu motor; ✓ Unitatea de presiune care va avea în componență: compresorul, rezervorul de aer comprimat, supapele de control, supapa de siguranță și unitatea

de control; Recipientele cu lubrifiant împreună cu pompele de alimentare cu aer comprimat. Ungerea buzelor de bandaj se va realiza în mod automat la un interval de timp reglabil sau în mod manual la comanda expresă a vatmanului”, este restrictivă. Există și alte soluții tehnice fiabile, de exemplu sistem stick-grafit. Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă pot fi folosite soluții alternative.

Răspuns la întrebarea 18:

Autoritatea contractantă acceptă și soluții alternative, atâta timp cât ofertantul demonstrează că acestea sunt adecvate pentru operarea în orașul patener (Iași).

Întrebare 19

Cerința de la ”5 Documentație”, pag. 18 din Caietul de sarcini: ”Documentația de ofertă va conține obligatoriu și următoarele documente, în original și, după caz, în copie cu semnătură electronică extinsă: - Certificatul de conformitate (CoC), în copie cu semnătură electronică extinsă, emis de către producător pentru tipul de tramvaie oferite;”

Certificatul de Conformitate este un document care însoțește fiecare produs la livrare, având înscrisă seria de fabricație a produsului. Solicitare de clarificare: Dat fiind faptul că vorbim despre un tramvai nou, creat pentru a răspunde cerințelor specific ale fiecărui beneficiar final al Proiectului, precum și pentru un tratament echidistant din partea achizitorului, pentru a asigura tuturor ofertanților posibilitatea de a livra tramvaiele în concordanță strictă cu cerințele din ”Caietul de Sarcini privind achiziția de 17 de tramvaie de cca. 25 m destinate transportului public de călători”, solicităm autorității contractante ca furnizorul să depună acest document ulterior adjudicării licitației, la livrarea primului tramvai. Această soluție este singura care este în acord și cu cerințele privind omologarea tramvaielor care poate fi realizată tot la momentul livrării primului tramvai.

Răspuns la întrebarea 19

Autoritatea contractantă acceptă ca acest document să fie depus până la livrarea primului tramvai. Totodată menționăm faptul că prin prezenta procedură se dorește să se achiziționeze 16 tramvaie a căror lungime să fie cca. 30m destinate transportului public urban de călători.

Întrebare 20

Cerința de la 6. Condiții tehnice de calitate, 6.2. Materiale, pag. 20 din Caietul de Sarcini: ”Pentru principalele materiale utilizate la amenajarea interioară a compartimentului pentru călători, a cabinei de conducere și a instalației electrice (cablaje), se vor prezenta buletine de încercări emise de laboratoare autorizate U.E., sau laboratoare autorizate de către organisme

acreditate de certificare din România, privind comportarea acestor materiale la flacără și foc, degajările de fum, compuși halogenați, gaze toxice precum și privind lipsa componentelor interzise pentru utilizare în fabricarea mijloacelor de transport public. Acestea trebuie să fie prezentate la ofertă în copie xerox și traducere autorizată în limba română.”, este nejustificată. Prezentarea unor buletine de încercări de către ofertant pentru anumite materiale utilizate anterior, nu este o garanție că acestea vor fi utilizate în realizarea viitorului proiect. Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă se acceptă la ca buletinele de încercări emise de laboratoare autorizate U.E., sau laboratoare autorizate de către organisme acreditate de certificare din România să fie prezentate Autorității contractante odată cu livrarea primului tramvaiul, ele intrând și în componența dosarului de omologare.

Răspuns la întrebarea 20

Autoritatea contractantă, solicită prezentarea buletinelor de încercări în cadrul ofertei tehnice, traduse în limba română și semnate electronic.

Întrebarea 21

Cerința de la 6.4 Caracteristici funcționale (masice), pag. 21 și respectiv 7.1.5 Scaunele pentru călători, pag. 27 ”Culoarul dintre scaune va avea pe toată lungimea compartimentului pentru călători o distanță de minim 650 mm” Cerința este restrictivă. Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă acceptă ca lățime minima a culoarului de trecere și lățimea de 600 mm, aceasta fiind de natură a asigura respectarea standardelor în domeniu.

Răspuns la întrebarea 21

Autoritatea contractantă acceptă la ofertare și tramvaie cu lățimea culoarului de trecere pentru pasageri de cel puțin 600 m.

Întrebarea 22

Cerința de la ”7.1.4 Parbrizul și geamurile”, pag. 26, din Caietul de Sarcini: ”Parbrizul trebuie să fie din geam Duplex, securizat, și să asigure o vizibilitate de pe locul vatmanului la minim 180°, cu o transparență minimă de 75 %.” Solicitare de clarificare: deoarece există geamuri în mai multe straturi care asigură nivelul minim de transparență, rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă se poate înțelege, mai ales în contextul în care este vorba de un tramvai nou, care să răspundă cerințelor fiecărui beneficiar al Proiectului: ”Parbrizul trebuie să fie din geam cel puțin Duplex, securizat, și să asigure o vizibilitate de pe locul vatmanului la minim 180°, cu o transparență minimă de 75 %.”

Răspuns la întrebarea 22:

Cerințele caietului de sarcini sunt minime, astfel este acceptată oferta de produse cu caracteristici superioare. Autoritatea contractantă acceptă ca geamul să fie cel puțin Duplex.

Întrebarea 23

Cerința de la "7.1.7 Postul de conducere", pag. 30 din Caietul de Sarcini

"Vatmanul trebuie să se autentifice cu codul de angajat al utilizatorului la începerea și închiderea schimbului."

Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să precizeze forma codului de angajat al utilizatorului, respectiv dacă este numeric sau alfanumeric și numărul de caractere.

Răspuns la întrebarea 23:

Codul de angajat este numeric și conține maxim 5 caractere.

Întrebarea 24

Cerința referitoare la frâna de staționare (electrohidraulică) de la "7.3 Sistemul de frânare", pag. 33 din Caietul de Sarcini "Tramvaiele trebuie să fie echipate cu următoarele sisteme de frânare independente, care trebuie să respecte regulile de siguranță pentru circulația în condiții de trafic urban: ✓ frână de încetinire electrică (electrodinamică); ✓ frână de staționare (electrohidraulică); ✓ frână electromagnetă pe șina de rulare.", este restrictivă întrucât există și sisteme de frână electromecanică care asigură parametrii de frânare și au în sezonul rece o comportare mult mai bună față de sistemele de frână electrohidraulică, care sunt influențate de vâscozitatea uleiului. Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă se acceptă orice tip de frână care asigură cerințele de performanță din SR EN 134521:2004.

Răspuns la întrebarea 24

Autoritatea contractantă acceptă la ofertare și sisteme de frânare electromecanică (însă nu electropneumatică)

Întrebarea 25

Cerința de la "7.3.2 Frâna de staționare (electrohidraulică)", pag. 33 din Caietul de Sarcini ✓ "Efectul maxim de frânare va corespunde cursei maxime de acționare a pedalei de frână; ✓ Frâna de staționare va avea prioritate de funcționare la acționarea simultană accidentală a pedalelor de frână și de accelerație;"

Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă prin pedală se poate înțelege și maneta de frână, maneta controler;

Răspuns la întrebarea 25:

Autoritatea contractantă modifică cerința, prin completarea textului din Caietul de Sarcini (pag. 33), astfel: "Efectul maxim de frânare va corespunde cursei maxime de acționare a pedalei de frână (maneta de frână / maneta controler)" și la pag. 33, astfel: "Frâna de staționare va avea prioritate de funcționare la acționarea simultană accidentală a pedalelor de frână și de accelerație (maneta de frână / maneta controler)".

Întrebarea 26

Cerința 7.3.4 Frânarea de siguranță în caz de pericol, pag. 34 din Caietul de Sarcini "Tramvaiele trebuie să fie echipate cu un mecanism de declanșare în regim de avarie a sistemului de frânare de către călători, care să poată fi acționate în situații excepționale. Această declanșare în regim de avarie a sistemului de frânare trebuie să fie posibilă din minim două locuri situate în compartimentul călătorilor (frânare de urgență 2, care limitează decelerația la valoarea de minim 1,2 m/s²). Un mecanism similar trebuie să se regăsească și în apropierea vatmanului (frânare de urgență 4, care limitează decelerația la valoarea de minim 2,8 m/s²), iar declanșarea acestuia trebuie să poată fi realizată prin intermediul unui buton de culoare roșie cu marcajul de pericol conform standardelor în vigoare (SR EN 13452-1:2004 [4] și SR EN 13452-2:2004 [5])."

Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă termenul "limitează" poate fi citit "asigură", astfel: "frânare urgență 2, care asigură o decelerație de valoare minim 1,2 m/s²" "frânare de urgență 4, care asigură o decelerație de valoare de minim 2,8 m/s²"

Răspuns la întrebarea 26:

Autoritatea contractantă este de acord cu propunerea de înlocuire a termenului „limitează” cu „asigură”.

Întrebarea 27

Cerința de la 7.5 Sistemul de climatizare (încălzire, ventilație, aer condiționat), pag. 35 din Caietul de Sarcini Climatizarea cabinei vatmanului trebuie să fie proiectată ca fiind independentă de climatizarea din compartimentul călătorilor.

Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă se dorește echiparea cu instalații de climatizare distincte (una pentru cabină și cel puțin una pentru salon) sau comanda și controlul temperaturii independente (în cabină și salon) .

Răspuns la întrebarea 27:

Nu este impusă existența unor instalații de climatizare distincte, atâta timp cât este asigurată în mod fiabil, independența controlului temperaturii în cabină și în salon (prin guri de ventilație/aerisire diferite).

Întrebarea 28

La cerința "7.8 Instalația pentru comanda macazului", pag 38 din Caietul de Sarcini "Transponderul pentru comanda macazului va fi compatibil cu sistemul de automatizare și comandă a macazurilor electrice aflat în exploatarea utilizatorului (valabil pentru utilizatorii unde este disponibil acest sistem, tipul sistemului va fi comunicat de către utilizator ofertantului declarat câștigător)." Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să comunice caracteristicile sistemului de automatizare și comandă a macazurilor electrice aflat în exploatarea utilizatorului, deoarece pot influența oferta financiară.

Răspuns la întrebarea 28:

Pe rutele incluse în proiectul privind achiziția de tramvaie de 30 de m pentru UAT Iași, macazurile sunt acționate fie prin patină amplasate pe rețeaua catenară, fie manuale, inclusiv în depou.

Întrebarea 29

Cerința de la "7.11 Alte accesorii", pag. 38, din Caietul de Sarcini:

✓ " Trei Cuple suplimentare (mascate) pentru remorcare în față și în spate, astfel încât să permită tractarea în trafic a tramvaielor în condiții de siguranță;"

Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice la ce cuple suplimentare (mascate) face referire, unde se montează cele trei cuple?

Răspuns la întrebarea 29:

Autoritatea contractantă elimina din Caietul de Sarcini specificațiile referitoare la cele 3 cuple de la punctul 7.11 (pag. 39).

Întrebarea 30

Cerințele de la "7.11 Alte accesorii", din Caietul de Sarcini:

" Tramvaiele trebuie să fie echipate cu următoarele accesorii:

✓ Cuple suplimentare (mascate) pentru remorcare în față și în spate, astfel încât să permită tractarea în trafic a tramvaielor în condiții de siguranță;" pag. 38

....

✓ Cuplă pentru remorcare (3 bucăți/utilizator);", pag. 39

Solicitare de clarificare:

Rugăm Autoritatea Contractantă să precizeze tipul cuplelor utilizate în prezent de utilizator și să transmită desenele acestor cuple.

Răspuns la întrebarea 30:

Informații legate de tipul cuplelor și transmiterea desenelor vor fi puse la dispoziția ofertantului, la momentul finalizării procedurii de achiziție publică.

Întrebarea 31

Cerința de la "8.1 Condiții electrice generale", pag. 40, din Caietul de Sarcini: ✓ "Pentru cablurile utilizate se vor prezenta în ofertă certificatele de conformitate CE sau eliberate de laboratoare autorizate de către organismele acreditate de certificare, din care să rezulte că acestea sunt apte pentru tracțiune electrică, în conformitate cu E/ECE/TRANS/505 Reg. 36, publicat în E/ECE/324/Rev.1, Add.35/Rev.2 Amendamentul 1 [97] pentru instalația de înaltă tensiune a vehiculelor de transport public respectiv circuitele alimentate cu tensiunea nominală specifică fiecărui utilizator;" Solicitare de clarificare: având în vedere că tramvaiele solicitate sunt un proiect nou specific fiecărui beneficiar al Proiectului și ca certificatele de conformitate fac parte din elementele constitutive ale Dosarului de Omologare rugăm Autoritatea contractantă să clarifice dacă conținutul paragrafului de mai sus poate fi înțeles în sensul că: "Cu ocazia omologării pentru cablurile utilizate se vor prezenta certificatele de conformitate CE sau eliberate de laboratoare autorizate de către organismele acreditate de certificare, din care să rezulte că acestea sunt apte pentru tracțiune electrică, în conformitate cu E/ECE/TRANS/505 Reg. 36, publicat în E/ECE/324/Rev.1, Add.35/Rev.2 Amendamentul 1 [97] pentru instalația de înaltă tensiune a vehiculelor de transport public respectiv circuitele alimentate cu tensiunea nominală specifică fiecărui utilizator;"

Răspuns la întrebarea 31:

Autoritatea contractantă solicită, certificatele de conformitate CE sau eliberate de laboratoarele autorizate de către organismele acreditate de certificare, din care să rezulte că sunt apte pentru tracțiune electrică, la momentul depunerii ofertei.

Întrebarea 32

Cerința de la "8.2 Condiții speciale", pag. 42, din Caietul de Sarcini: ✓ "Tramvaiele vor funcționa normal în condițiile rețelei de contact cu o înălțime cuprinsă între 4.000 și 6.330 mm;" Cerința de la ANEXA 1. CENTRALIZATOR PARAMETRI TEHNICI MINIMALI ȘI MAXIMALI*, pag.83 "Pantograf - Înălțimea rețelei = 4.000...6.000 mm" Sunt diferite și nu sunt conforme cu prevederile SR 13353-5:1997 Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă infrastructura Utilizatorului este conformă cu prevederile "SR 13353-5:1997 - Transport public urban de călători. Calea de rulare a tramvaielor. Prescripții privind gabaritele." indicat la poz. [69] din

"Bibliografie", pag 79 din Caietul de Sarcini, deoarece cerința precizată mai sus nu este conformă cu prevederile SR 13353-5:1997

Răspuns la întrebarea 32:

Autoritatea contractantă este de acord cu corectarea înălțimii pantografului din Anexa 1 și armonizarea sa cu valorile de la punctul 8.2. din Caietul de Sarcini, astfel: "Pantograf - Înălțimea rețelei = 4000...6330 mm", conform prevederilor SR 133535:1997.

Întrebarea 34

Cerința de la 8.4.1 Motoarele Electrice de Tracțiune, pag. 43 din Caietul de Sarcini

"Principalele caracteristici ale motoarelor trebuie să se încadreze obligatoriu în limitele:

✓ Putere nominală totală: minim 480 kW (suma puterilor motoarelor să fie de minim 480 kW);"

Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă sunt acceptate alte puteri totale nominale care să permită obținerea acelorași performanțe în conformitate cu cerințele autorității contractante, având în vedere că performanțele de tracțiune/frânare sunt impuse prin nivelul accelerațiilor respectiv decelerațiilor minime și atingerea vitezei maxime.

Răspuns la întrebarea 34:

Autoritatea contractantă acceptă doar valori ale puterii nominale totale, de minim 480 kW (suma puterilor motoarelor să fie de minim 480 kW), în conformitate cu specificațiile din Caietul de Sarcini.

Întrebarea 35

Cerința de la 9.7 Computer gestiune management trafic (CGMT)

"Computerul gestiune management trafic cu monitor și tastatură integrată se va instala în cabina de conducere, într-un loc ușor accesibil și cu vizibilitate maximă pentru vatman."

Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă se poate citi "Computerul gestiune management trafic cu monitor și tastatură integrată sau cu ecran tactil se va instala în cabina de conducere, într-un loc ușor accesibil și cu vizibilitate maximă pentru vatman."

Răspuns la întrebarea 35:

Autoritatea contractantă este de acord cu solicitarea, în sensul că la Cerința de la punctul 9.7. din Caietul de Sarcini se poate citi: "Computerul gestiune management trafic cu monitor și tastatură integrată sau cu ecran tactil se va instala în cabina de conducere, într-un loc ușor accesibil și cu vizibilitate maximă pentru vatman."

Întrebarea 36

Cerința de la "12.2 Conservare, ambalare și livrare", pag. 62 din Caietul de Sarcini

"Recepția finală se va face înainte cu 30 - 60 de zile de expirarea perioadei de garanție, prin semnarea unui proces verbal de recepție finală în care se trec eventualele probleme contractuale sau de garanție care mai trebuie rezolvate (Anexa 2.3)."

Este în contradicție cu conținutul Anexei 2.3. PROCES VERBAL DE RECEPȚIE FINALĂ A TRAMVAIULUI, pag. 90 din Caietul de Sarcini

Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice care este momentul efectuării recepției finale.

Răspuns la întrebarea 36

În loc de "PROCES VERBAL DE RECEPȚIE FINALĂ A TRAMVAIULUI" denumirea Anexei 2.3. a se citi "PROCES VERBAL DE RECEPȚIE A TRAMVAIULUI"

Întrebarea 37

Cerința de la "21 Recepția la livrare", pag. 73 din Caietul de Sarcini

"Livrarea produselor achiziționate se va face astfel:

- livrarea tramvaielor, care se desfășoară pe o perioadă de 8 luni, cu o frecvență de maxim 2 tramvaie/lună."

Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă cerința de mai sus se poate citi:

"Livrarea produselor achiziționate se va face astfel:

- primul tramvai se livrează după omologare;

- livrarea următoarelor 15 tramvaie, se desfășoară pe o perioadă de 8 luni, cu o frecvență de maxim 2 tramvaie/lună."

Răspuns la întrebarea 37

Autoritatea contractantă, acceptă ca livrarea primului tramvai să se facă până în luna 15, iar restul tramvaielor să se livreze până în luna 22 .

Întrebarea 38

Cerința de la ANEXA 1. CENTRALIZATOR PARAMETRI TEHNICI MINIMALI ȘI MAXIMALI*,

Unitate electrică de tracțiune, compresor, servodirecție (minim) - 500.000 - km

Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice la ce echipament face referire termenul SERVODIRECȚIE.

Răspuns la întrebarea 38:

Autoritatea contractantă elimină cerința cu privire la SERVODIRECȚIE.

Întrebarea 39

Cerința de la ANEXA 1. CENTRALIZATOR PARAMETRI TEHNICI MINIMALI ȘI MAXIMALI*,

"Temperatură de răcire (la + 35°C) - + 29 °C", pag. 82

Cerința de la "7.5.2 Asigurarea microclimatului pe timp de vară (sezon cald)", pag. 36 din Caietul de Sarcini este:

"Instalațiile de aer condiționat vor asigura o temperatură optimă de confort termic, în conformitate cu reglementările în vigoare și cu posibilitatea de realizare a pragului termic de + 25 °C la o temperatură a mediului exterior de + 35 °C".

Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice valoarea minimă acceptată la valoarea prevăzută în standardele aplicabile.

Răspuns la întrebarea 39:

Autoritatea contractantă confirmă ca valoarea minimă acceptată a temperaturii este de + 25°C.

Întrebarea 40

Cerința de la "ANEXA 1. CENTRALIZATOR PARAMETRI TEHNICI MINIMALI ȘI MAXIMALI", pag. 83 din Caietul de sarcini:

"Consum energie (maxim) - 1.90 kWh/ km" este neclară.

Solicitare de clarificare:

Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice în ce condiții se face determinarea consumului de energie:

- Nivel de încărcare;
- Condițiile căii de rulare: declivitate, aliniament, aderență;
- Nivel de accelerare;
- Viteză de circulație;
- Condiții de mediu: consum pentru climatizare, iluminat

Răspuns la întrebarea 40:

Conform specificațiilor din Caietul de Sarcini de la punctul 8.4. (pag. 47), ofertantul va prezenta un buletin de măsurători din care să reiasă consumul specific (kWh/km) pentru ciclul de deplasare SORT2 ("Standardised On-Road Test cycles" - ciclul 2, mixed/easy urban) emis de un laborator acreditat din UE. Metodologia SORT va fi utilizată întocmai (privind valorile de timp, distanță, accelerație etc.), testul urmând a fi efectuat pe o porțiune de cale de rulare pentru tramvai dreaptă și în palier.

Întrebarea 41

Termenele de omologare sunt nerealiste

Caietul de Sarcini conține prevederi contradictorii cu privire la momentul la care trebuie omologate tramvaiele.

Astfel, în două paragrafe consecutive, de pe pagina 13 a Caietului de Sarcini, se stipulează următoarele:

"Să fie omologate tehnic de către producător, respectiv să posede un certificat de omologare emis în statele membre ale U.E. sau într-un stat care are încheiat un contract cu Uniunea Europeană ce garantează recunoașterea reciprocă a cerințelor obligatorii sau ale celor echivalente cu privire la omologare;

"Ofertantul declarat câștigător va obține pe cheltuiala acestuia până la data livrării primului tramvai următoarele documente: omologarea în Uniunea Europeană (conform legislației în vigoare la momentul încheierii contractului), pentru transportul urban de călători".

Or, astfel cum am arătat, specificațiile tehnice cuprinse în Caietul de Sarcini determină necesitatea pentru toți ofertanții să proiecteze și să construiască câte un model de tramvai care să corespundă acestor specificații.

Așadar, fiind vorba de un produs nou, este evident că omologarea nu poate avea loc decât ulterior proiectării și construcției primului tramvai de către ofertantul care va fi declarat câștigător.

Din acest motiv, omologarea nu se poate efectua decât după finalizare execuției primului tramvai.

Termenul de livrare al primului tramvai este nerealist

Astfel cum am arătat, în cadrul prezentei Proceduri este vorba de proiectarea și construcția unui tramvai nou, care nu poate fi construit, testat, omologat și livrat în termen atât de scurt.

MDRAP intenționează să achiziționeze 16 de tramvaie, iar termenul de livrare a fost prevăzut prin Graficul de livrare minim descris în Anexa nr. 7 la Caietul de Sarcini, respectiv livrarea primului tramvai în termen de 8 luni.

Termenele de livrare sunt extrem de reduse (i.e. în special cel prin care se impune livrare în termen de 8 luni de la semnarea) prin raportare la cerințele tehnice necesar a fi îndeplinite de către tramvaie, termenele impuse la nivel european (de exemplu o licitație similară în Viena a avut nevoie de doi ani pentru a fi implementată), fac dovada de netăgăduit a faptului că aceste cerințe sunt restrictive și neuzuale.

Răspuns la întrebarea 41

Autoritatea contractantă, acceptă ca livrarea primului tramvai să se facă până în luna 15, iar restul tramvaielor să se livreze până în luna 22 .



Întrebarea 42

Cerința de la ANEXA 7. MODEL DE GRAFIC TERMENE DE LIVRARE, pag. 108

"Notă: Operatorul economic va prevedea, în funcție de posibilitatea de producție, numărul și perioada de livrare a tramvaielor, cu încadrarea în maxim 8 luni - perioada de livrare și 2 ani - perioada contractului.

Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă această cerință poate fi interpretată astfel: "livrarea primului tramvai omologat se va face până în luna 16, iar restul tramvaielor se vor livra până în luna 24.

Răspuns la întrebarea 42

Autoritatea contractantă, acceptă ca livrarea primului tramvai să se facă până în luna 15, iar restul tramvaielor să se livreze până în luna 22 .

Întrebarea 43

Având în vedere numărul aspectelor ce necesită clarificare, precum și complexitatea și gradul de importanță al proiectului, vă rugăm să fiți de acord cu prelungirea termenului de depunere a ofertelor, respectiv a celorlalte termene subsecvente, cu 60 zile.

Răspuns la întrebarea 43

Autoritatea contractantă , va prelungi termenul limita pentru primirea ofertelor, până la data de 22 mai 2019.

Cu stimă,

Director General,

Remus URETEAN