

Serviciul Contractare Derulare Achizitii

Biroul Contracte

Nr. 211054/25.11.2019

Solicitari de clarificare si raspunsurile aferente

Referitor la procedura organizată de către Societatea de Transport Bucuresti STB S.A., în vederea atribuirii contractului de achizitie sectorială avand ca obiect „Tramvaie noi din gama de 18 m cu podea total coborata” cu anunt de participare nr. CN1015498/30.09.2019, cod unic de identificare: 1589886 /2019/cap.C.b.I – poz. 16, vă transmitem raspunsurile la solicitările de clarificari formulate de diversi operatori economici:

Solicitare 1:

Achiziționarul cere, că primul tramvai va fi livrat timp de 12 luni după semnarea contractului. Informăm, că termeni curente pentru realizarea livrărilor de subansamble și componente pentru construirea tramvaielor, printre altele: osiile montate, motoare, transmisii, treceri între vagoane se ridică la 10 până chiar 14 luni. În legătură cu asta, realizarea livrării timp de 12 luni nu este posibilă.

Având în vedere menționat mai sus întrebăm, dacă Achiziționarul poate schimba termenul livrării al primului tramvai din 12 la 24 luni?

Raspuns 1:

Avand in vedere contextul care a determinat organizarea procedurii de achizitie descris la cap. 2 din caietul de sarcini precum si interesul public de modernizare a parcului de tramvaie exploatat de catre Entitatea Contractanta, ne mentinem solicitarea din caietul de sarcini “In conformitate cu prevederile caietului de sarcini cap. 3.4.1.2. CONDIȚII TEHNICE ELIMINATORII si a legislatiei aplicabile, Ofertantul se obligă să livreze primul tramvai în termen de maxim 12 luni de la semnarea contractului. După livrare ofertantul se obligă, în maxim 3 luni, să realizeze omologarea de tip a tramvaiului cap de serie, la achizitor, pe cheltuiala sa, pe baza standardului de firmă de produs și a cerințelor și reglementărilor legale în vigoare în România la data semnării contractului.

In situatia in care ofertantul declarat castigator nu reuseste sa obtina omologarea de tip (definitiva) a vagonului cap de serie, dupa cele maxim 15 luni de la semnarea contractului, se va proceda la rezilierea contractului, la retinerea garantiei de buna executie si aplicarea tuturor clauzelor contractuale cu privire la daune.”

De asemenea, facem precizarea ca termenul de livrare a rezultat in urma consultarii de piata efectuata prin SICAP.

Solicitare 2:

Achiziționarul indică, că termenul pentru terminarea livrărilor este 31.12.2022. Dacă Achiziționarul admite prelungire de acest termen, în caz când semnarea contractului se va întârzia din priciniile necauzate de Executant?

Raspuns 2:

Nu se accepta prelungirea livrării de tramvaie din gama de 18 m peste data de 31.12.2022, motivat de faptul ca Lista obiectivelor de Investitii cu finantare integrala sau partiala de la buget aprobata de catre ordonatorul principal de credite este aprobata cu finantarea creditului angajament pentru perioada 2019-2022 aferent obiectivului "Achizitie tramvaie noi din gama de 18m cu podea total coborata"(obiectiv esalonat pe 4 ani).

Solicitare 3:

Referitor la licitația pentru achiziție Tramvaie noi din gama de 18m cu podea total coborâtă, anunț de participare CN1015498/30.09.2019, vă transmitem mai jos următoarele solicitări de clarificări:

1.La capitolul 3.4.1.5.2 CARACTERISTICI MINIMALE OBLIGATORII din **Caietul de sarcini Achiziționare tramvaie din gama de 18m pentru Municipiul București**, se precizează:

Cerințe obligatorii	Caracteristici minime obligatorii
Posibilitatea de funcționare în unități multiple (cuplate)	DA

Vă rugăm să confirmați dacă la funcționarea în unități multiple se acceptă ca tramvaiele să fie echipate cu cuple mecanice manuale, iar comenzile între cele 2 unități sa fie transmise prin intermediul unor cabluri electrice echipate la capete cu cuple electrice rapide (conectori), cu respectarea tuturor condițiilor tehnice impuse prin caietul de sarcini.

Rapuns 3:

Conform caietului de sarcini, cap. 3.4.1.46 APARATUL DE CUPLARE:

„Componentele cuplelor vor avea fiabilitate deosebita pentru a satisface cerințele de operare în toată rețeaua. Uzura mecanica din timpul operatiunilor de tractare și șocurile la cuplare nu vor conduce la defectari în timpul exploatarei, atât la tramvai, cât și la aparatul de cuplare, chiar și dupa o exploatare intensa.”

„Actionarea mecanismului se va face fără eforturi mari din partea conducatorului de tramvai.”
In situatia functionarii tramvaiului in unitati multiple pe perioada nedeterminata de timp aparatul de cuplare va respecta conditiile tehnice si de fiabilitate pe toata durata normala de functionare.”

In acest sens, entitatea contractanta nu acceptă ca tramvaiele să fie echipate cu cuple mecanice manuale. De asemenea, nu se accepta transmiterea comenzilor între cele 2 unități prin intermediul unor cabluri electrice echipate la capete cu cuple electrice rapide, aceasta solutie prezentand atat riscuri de electrosecuritate cat si de vandalism.

Entitatea contractanta precizeaza ca tramvaiele trebuie sa fie echipate cu cuple automate pentru functionarea in unitati multiple. Prin intermediul cuplei automate se va realiza atat cuplarea mecanica, electrica, de comanda si de date intre unitati, precum si orice alte conexiuni necesare functionarii normale in unitati multiple a tramvaielor.

Sistemul de cuplare automat trebuie sa fie de inalta fiabilitate si sa permita exploatarea normala a tramvaielor in unitati multiple cuplate pe perioada de timp nedeterminata.

Nu se accepta nici un fel de conexiuni realizate aparent între tramvaie (suplimentar față de cele din cupla automată) pentru funcționarea în unități multiple.

Cu privire la cerința caietului de sarcini "Tramvaiul va fi echipat cu aparat de cuplare compatibil cu cel aflat în exploatare la achizitor. Furnizorul se va documenta cu privire la aparatele de cuplare existente în parcul de tramvaie al achizitorului", precizăm că tramvaiele se vor livra cu toate dispozitivele/adaptoarele necesare pentru tractarea/impingerea altor tipuri de tramvaie din parcul aflat în exploatare la achizitor.

Solicitare 4:

Referitor la Specificația Tehnică din Capitolul 3.4.1.29.

Solicităm autorității contractante să clarifice valoarea lumen/metru pătrat solicitată pentru iluminat 500 mm în exteriorul ușii deschise.

Raspuns 4:

Prin caietul de sarcini se solicită "Siguranța transferului de călători la urcare/coborare cu sistem de iluminat care funcționează în perioada cât ușile sunt deschise, poziționat deasupra pragului de sus al ușii și cu asigurarea iluminării în exteriorul tramvaiului minim 500 mm în dreptul ușilor deschise".

Entitatea contractantă nu impune o valoare a acestui parametru fiind la latitudinea ofertantului alegerea sistemului de iluminat astfel încât să se asigure "Siguranța transferului de călători la urcare/coborare", prin iluminarea zonei exterioare a tramvaiului în dreptul ușilor pe o rază de 500 mm.

Solicitare 5:

Referitor la Specificația Tehnică din Capitolul 3.4.1.6.16.

LED-urile utilizate pentru butoane au scopul de a furniza informații privind statutul activat/dezactivat al echipamentelor. În alte situații, din cauza nivelului de iluminare al butonului prevăzut cu LED, pe care se va selecta configurația DIM, nu este posibilă stabilirea statutului activat/dezactivat al echipamentelor. În ceea ce privește iluminatul consolei de bord din cabina șoferului, prin utilizarea echipamentelor prevăzute cu DIM se poate evita oboseala oculară a acestuia.

Raspuns 5:

Conform prevederilor caietului de sarcini "Bordul din cabina de conducere va fi proiectat și realizat cu respectarea condițiilor de igienă muncii și ergonomice pentru asigurarea accesibilității la toate comenzile și vizibilitate pentru echipamentele dotate cu ecrane sau indicatoare. Pentru acestea se vor prevedea sisteme de iluminare pe timp de noapte (cu intensitate reglabilă) și parasolar pentru protecția contra luminii solare puternice.

Semnalizarile luminoase de alarmă și alte semnalizări de siguranță circulației vor fi vizibile și vor repeta semnalizarile de pe monitorul calculatorului de bord."

Entitatea contractantă acceptă sisteme de iluminat în cabina de conducere care respectă cerințele caietului de sarcini și de asemenea facem mențiunea că "Modul de amenajare și designul general al cabinei din punctul de vedere al conducerii va fi definitivat la avizarea standardului de firmă".

Solicitare 6:

Referitor la Specificația Tehnică din Capitolul 3.4.1.6.11

Având în vedere existența unor soluții moderne superioare ce presupun utilizarea unui scaun cu posibilitatea ajustării electrice, solicităm Autorității să permită ofertarea unei astfel de soluții.

Raspuns 6:

Entitatea contractanta accepta solutii tehnice echivalente sau superioare pentru scaunul conducatorului de vehicul. In acest sens ofertantul va demonstra prin oferta caracteristicile/performante tehnice echivalente sau superioare.

Solicitare 7:

Referitor la Specificația Tehnică din Capitolul 3.4.1.6.15.

Posturile de conducere vor fi prevăzute pe partea stângă cu un geam culisant. Geamurile laterale din zona de vizibilitate a oglinzilor retrovizoare vor fi prevăzute cu sistem de degivrare, cu temporizator, pentru a asigura o vizibilitate corespunzătoare vatmanului.

Având în vedere soluțiile de ultimă generație, se recomandă utilizarea camerelor de luat vederi în locul oglinzilor retrovizoare. Avantajul acestei aplicații este opțiunea de înregistrare.

Prin urmare, solicităm Autorității să permită ofertarea soluției superioare ce presupune utilizarea camerelor video în locul oglinzilor retrovizoare.

Raspuns 7:

Entitatea contractanta nu accepta inlocuirea oglinzilor retrovizoare cu camere de luat vederi deoarece defectarea camerelor video afecteaza siguranta circulatiei, neasigurandu-se vizibilitatea pentru conducatorul de tramvai.

Entitatea Contractanta accepta echiparea tramvaiului si cu camere de luat vederi suplimentar fata de dotarea cu oglinzi retrovizoare conform solicitarilor caietului de sarcini.

Solicitare 8:

Referitor la Specificația Tehnică din Capitolul 3.4.1.31.

Posturile de conducere vor fi prevăzute pe partea stângă cu un geam culisant. Geamurile laterale din zona de vizibilitate a oglinzilor retrovizoare vor fi prevăzute cu sistem de degivrare, cu temporizator, pentru a asigura o vizibilitate corespunzătoare vatmanului.

Având în vedere soluțiile de ultimă generație, se recomandă utilizarea camerelor de luat vederi în locul oglinzilor retrovizoare. Avantajul acestei aplicații este opțiunea de înregistrare.

Prin urmare, solicităm Autorității să permită ofertarea soluției superioare ce presupune utilizarea camerelor video în locul oglinzilor retrovizoare.

Raspuns 8:

Entitatea contractanta nu accepta inlocuirea oglinzilor retrovizoare cu camere de luat vederi deoarece defectarea camerelor video afecteaza siguranta circulatiei, neasigurandu-se vizibilitatea pentru conducatorul de tramvai.

Entitatea Contractanta accepta echiparea tramvaiului si cu camere de luat vederi suplimentar fata de dotarea cu oglinzi retrovizoare conform solicitarilor caietului de sarcini

Solicitare 9:

Referitor la Specificația Tehnică din Capitolele 3.4.1.15. și 3.4.1.36

Din câte am înțeles, în cazul defectării uneia din cele două mecanisme de tracțiune cu care este prevăzut vehiculul, vehiculul oferat va merge la capăt de linie fără pasageri și fără cerința funcțională (acelerație). Solicităm Autorității Contractante să clarifice această prevedere în mod corespunzător.

Raspuns 9:

Conform cerintelor caietului de sarcini: "Sistemul de tracțiune va fi proiectat și realizat pe module de tracțiune autonome, care în caz de defectare vor putea fi izolate. Instalația va fi dimensionată pentru a putea continua mersul cu călători până la capăt de linie cu o parte din modulele de tracțiune izolate. Ofertantul va preciza performanțele dinamice ale tramvaiului în aceasta situație. Toate echipamentele vor fi monitorizate în sistem automat cu transmiterea informațiilor necesare prin monitorul computerului de bord la conducătorul de vehicul."

"În situația defectării unui echipament de tracțiune, tramvaiul va putea circula cu călători până la cap de linie, fără a perturba circulația, cu minim un modul de tracțiune funcțional. Restricțiile generate de acest defect trebuie descrise în oferta tehnică."

Clarificam aceste cerințe după cum urmează:

În cazul apariției unei defecțiuni la instalația electrică de forță (tracțiune-franare electrică), prin modul în care este proiectată schema electrică de către producătorul vehiculului, este necesar să poată fi izolate echipamentele diferite (modulele de tracțiune).

Faptul că instalația de tracțiune și frana electrică este solicitată a fi alcătuită din două ramuri cu funcționare autonomă este necesar ca ramura defectă să poată fi izolată astfel încât să nu se blocheze circulația pe liniile de tramvai prin imobilizarea vehiculului.

Entitatea contractantă a solicitat ca în cazul apariției unui astfel de defect să poată fi posibilă debarcarea călătorilor în prima stație, iar tramvaiul să își poată continua mersul retragându-se la depou, fără călători în regim de "avarie".

Rezultă cerințele ca instalațiile celor două invertoare/motoare electrice de tracțiune să dispună de echipamente de comutare electrică/selectoare/intrerupătoare etc. astfel încât să poată fi izolate individual în cazul defectării, de către conducătorul de vehicul.

De asemenea, sistemul de comandă trebuie să poată permite funcționarea în condiții prestabilite, cu înregistrarea în computerul de bord a vehiculului, astfel încât să permită retragerea cu forță proprie la depou, fără a bloca circulația.

Solicitare 10:

Referitor la Specificația Tehnică din Capitolul 3.4.1.19.

Nu am înțeles pe deplin gestionarea în 4 pași a vitezei, descrisă pentru funcționarea în contratimp. Solicităm o explicație detaliată.

Raspuns 10:

Prin caietul de sarcini s-a solicitat "Tracțiunea va fi reglabilă continuu, dar din considerente de ușurință a manipulării, controlerul de bord va avea minim 4 trepte cu indexare ușoară (poz. 1 cuplare max 5 Km/h, poz. 2 max 20Km/h, poz.3 max 40Km/h, poz. 4 viteză maximă de circulație). Pe aceste poziții computerul de bord va realiza

automentinerea vitezei indiferent de gradul de încărcare. Acestea vor fi configurabile din soft.”

Având în vedere că variația vitezei se face în mod continuu, pentru a ușura procesul de conducere de către conducătorul de vehicul în condițiile de siguranță a circulației este necesar ca prin controlerul de bord, șoferul să poată preselecția 4 poziții de funcționare cu indexare:

- Poz.1 funcționarea cu o viteză maximă de 5 km/h pentru operațiuni cum sunt manevra în depou cu viteză redusă;
- Poz. 2 funcționarea în regim de viteză scăzută max. 20km/h;
- Poz. 3 funcționarea cu viteză de max 40Km/h;
- Poz. 4 funcționarea cu viteză maximă de circulație.

Solicitare 11:

Referitor la Specificația Tehnică din Capitolul 3.4.1.40.

Autoritatea Contractantă solicită cel puțin două trepte de frânare în funcție de sarcină. Din câte am înțeles, controlul sarcinii va fi realizat la nivel de vehicul. Solicităm Autorității Contractante să clarifice această prevedere în mod corespunzător.

Raspuns 11:

Conform pct. “3.41.40 INSTALAȚIA DE FRÂNARE ELECTROHIDRAULICĂ din caietul de sarcini “Echipamentele de frâna vor asigura realizarea performanțelor de frânare și staționare conform cerințelor din prezentul Caiet de Sarcini.

Frâna electrohidraulică va fi de tipul fără timonerie și reglabilă în minim 2 trepte sau cu variație progresivă, în funcție de încărcătură, preferabil cu discuri de frâna cu durată identică cu durata roților. Nu se admite frâna pe bandaj sau pe centrul de roată.”

Detectorul care măsoară gradul de încărcare face parte din furnitura furnizorului franei iar valoarea detectată a încărcării este transmisă prin CAN-ul tramvaiului la computerul care monitorizează și comandă funcționarea franei astfel încât efectul de frânare să fie proporțional cu gradul de încărcare pentru a nu se produce blocarea roților și apariția locurilor plane în bandaj la tramvaiele cu încărcare scăzută, sau să se realizeze lungimea spațiului de frânare conform cerințelor din standardul de firmă al tramvaiului.

Solicitare 12:

Referitor la Specificația Tehnică din Capitolul 3.5.5.2

Vehiculul nu va fi acționat pentru o perioadă scurtă de timp în pasajele izolatoare, fără posibilitatea vehiculului de a accelera. Pasajele izolatoare vor fi în punct mort. Solicităm confirmare.

Raspuns 12:

Conform prevederilor caietului de sarcini “În rețeaua de contact se utilizează încrucișări tramvai – tramvai și tramvai – troleibuz, cu întreruperea alimentării în zona încrucișării. Această întrerupere a alimentării nu trebuie să influențeze buna funcționare a tramvaiului, fiind considerată situație normală de exploatare.

În rețeaua de contact se utilizează separatori care întrerup alimentarea între secțiunile tronsoanelor pe o distanță de maxim 400 mm. Pe rețeaua actuală de contact există și

separatori cu distanța de 100 mm. Aceasta întrerupere a alimentării nu trebuie să influențeze buna funcționare a tramvaiului, fiind considerată situație normală de exploatare.”

Clarificăm în sensul că pentru echipamentele auxiliare din dotarea tramvaiului oferit cum ar fi sistem de iluminat, sistem acționare uși, instalație HVAC, etc. nu trebuie ca funcționarea să fie afectată la trecerea tramvaiului peste separatorii montați pentru delimitarea secțiunilor rețelei de contact cât și la încrucișări tramvai – tramvai și tramvai – troleibuz.

Solicitare 13:

Referitor la Specificația Tehnică din Capitolul 3.4.1.49

Conform soluțiilor de ultimă generație privind ușile de acces, accesul în cabina șoferului este asigurat de cea mai apropiată ușă de aceasta. Cabina șoferului este complet separată de salonul pasagerilor, accesul șoferului făcându-se printr-o ușă blocabilă ce se deschide către salonul pasagerilor. Având în vedere acest tip de soluție, caracteristica de acționare individuală a foilor ușilor de acces nu va oferi un avantaj. Pe de altă parte, cerințele de acționare individuală a foilor ușilor de acces pot genera costuri și operațiuni suplimentare de întreținere concomitent cu o scădere a fiabilității sistemului. Prin urmare, solicităm autorității contractante să accepte soluția de acționare simultană a foilor ușilor de acces, fără comenzi individuale ale acestora.

Răspuns 13:

Entitatea contractantă își menține cerințele din caietul de sarcini de la punctul 3.4.1.49 conform cărora “În cazul în care tramvaiul nu este prevăzut cu ușă separată pentru accesul direct al conducătorului în cabina de conducere, prima ușă va avea mecanisme de acționare și module de monitorizare și comandă separate pentru fiecare din cele două foi.”

Cerința se clarifică în sensul în care tramvaiul este prevăzut cu prima ușă dublă (o foaie pentru cabina de conducere și o foaie pentru salonul de călători) prima ușă va avea mecanisme de acționare și module de monitorizare și comandă separate pentru fiecare din cele două foi.

Această cerință asigură siguranța călătorilor în situația în care conducătorul de vehicul este obligat să oprească vehiculul pentru schimbarea manuală a macazului în traseu și deschiderea ambelor foi de ușă ar da posibilitatea călătorilor să coboare în alte zone de pe traseu în afara de peronurile stațiilor, existând riscuri de producere a accidentelor.

Solicitare 14:

Potrivit anunțului de participare documentele suport ce fac dovada îndeplinirii cerințelor prevăzute la secțiunile: situația personală a candidatului sau ofertantului, capacitatea de exercitare a activității profesionale, capacitatea economică și financiară, capacitatea tehnică și/sau profesională, standarde de asigurare a calității și de protecție a mediului se vor prezenta la solicitarea autorității contractante, de ofertantul clasat pe primul loc la finalizarea evaluării ofertelor.

Cu toate acestea, autoritatea contractantă a solicitat documente din dosarul companiei, prin anunțul de participare, respectiv: declarație privind eligibilitatea, certificat de cazier judiciar pentru companie, certificat/e de cazier judiciar pentru administrator, certificat de atestare fiscală, certificat fiscal cu privire la impozitele și taxele locale, certificat constatator eliberat

de Oficiul Registrului Comertului, bilanțurile contabile aferente ultimilor 3 ani fiscali, certificate ISO.

Precizăm ca **prevederile anunțului de participare prevalează oricărui altor cerințe din cadrul documentației**. Ținând cont că **anunțul de participare prevede în mod CLAR faptul că documentele justificative DUAE se vor prezenta la solicitarea autorității contractante, de ofertantul clasat pe primul loc la finalizarea evaluării ofertelor SOLICITAM CONFIRMAREA CA OFERTANTII NU VOR TREBUI SA INCARCE IN SICAP ODATA CU OFERTA SI DOCUMENTELE SOLICITATE IN DOSARUL COMPANIEI.**

Raspuns 14:

Ofertantii nu vor trebui să încarce în SICAP odată cu oferta și documentele solicitate în dosarul companiei. Documente din dosarul companiei se vor prezenta la solicitarea autorității contractante, de ofertantul clasat pe primul loc la finalizarea evaluării ofertelor.

Solicitare 15:

Având în vedere complexitatea procedurii cât și specificitatea acesteia, solicităm acordarea unui termen mai lung pentru depunerea ofertelor, astfel, solicităm prelungirea termenului actual cu minim 20 de zile lucrătoare.

Raspuns 15:

Entitatea contractantă nu acceptă prelungirea termenului de depunere actual cu minim 20 de zile lucrătoare.

Solicitare 16:

Având în vedere cerința autorității contractante de la secțiunea III.1.3.a) Capacitatea tehnică și/sau profesională din Fișa de date, vă rugăm să confirmați că este acceptată, ca dovadă a îndeplinirii cerinței cu privire la experiența similară, prezentarea de contracte pentru furnizarea de material rulant pentru transport urban pe șine - tramvaie clasice (fără podea coborâtă), în cantitățile și condițiile indicate în Fișa de date.

Raspuns 16:

Conform Fișei de date a achiziției, secțiunea III.1.3) Capacitatea tehnică și profesională:
„Pentru contractele de achiziție de bunuri: executarea de livrări de tipul specificat Ofertantul va prezenta lista principalelor livrări de produse și/sau modernizare/reconstrucție de material rulant efectuate în ultimii 5 ani, raportați la termenul limită pentru depunerea ofertelor, din care să rezulte că a livrat/furnizat/ modernizat/reconstruit produse similare cu cele care fac obiectul achiziției, la nivelul unuia sau mai multor contracte în cantitate cumulată de minim 20 de vagoane, cu indicarea datelor și a beneficiarilor publici sau privați. Documentele justificative care probează îndeplinirea celor asumate prin completarea DUAE urmează să fie prezentate, la solicitarea autorității contractante, doar de către ofertantul clasat pe locul I în clasamentul intermediar întocmit la finalizarea evaluării ofertelor. OBS! Informațiile cuprinse de aceste documente trebuie să fie valabile/reale la momentul prezentării. - Experiența similară poate fi demonstrată prin orice documente din care rezultă informațiile solicitate, cum ar fi: - copii ale contractelor prin care să se facă dovada că au fost livrate **produse similare de complexitate comparabilă cu cele care fac obiectul contractului (ex.: vehicule feroviare pentru transportul de călători, material rulant pentru transportul urban pe șine material rulant pentru transportul cu metroul, material rulant pentru**

transportul feroviar de calatori) care atestă îndeplinirea cerinței. Din contractele prezentate trebuie sa reiasa, identitatea partilor, valoarea, produsele, perioada de desfasurare - Fiecare document edificator va fi însoțit de un document constatator emis de către beneficiarul vehiculelor. Se va accepta orice document atâta timp cât acesta prezintă informațiile solicitate de autoritatea contractantă ...”

Conform celor prevazute in Fisa de date a achizitiei, rezulta ca se acceptă, ca dovadă a îndeplinirii cerinței cu privire la experiența similară, prezentarea de contracte pentru furnizarea de material rulant pentru transport urban pe șine - tramvaie clasice (fără podea coborâtă), în cantitățile și condițiile indicate în Fișa de date.

Solicitare 17:

La pct. 3.4. se menționează că Contractul se poate prelungi prin Act Adicional cel mult până la data de 31.12.2024 în ceea ce privește opțiunile. La pct. 5.1 se menționează că durata prezentului Contract este valabil până la data de 31.12.2022, iar pct. 30.2 indică că Contractul încetează de drept prin ajungere la termen sau la momentul la care toate obligațiile stabilite în sarcina părților au fost executate. Vă rugăm să precizați că Contractul este valabil până la 31.12.2022 r., iar Entitatea Contractantă poate să exercite dreptul care îi este conferit prin pct. 3.4 privind suplimentarea numărului de tramvaie, până la 31.12.2024.

Raspuns 17:

In cazul in care Entitatea Contractanta doreste achizitionarea unui numar suplimentar de tramvaie isi va exercita dreptul de prelungire a contractului pana la data de 31.12.2024 asa cum este prevazut la art.3.4, in termenul de valabilitate al acestuia, respectiv 31.12.2022. Numarul suplimentar de tramvaie (respectiv 60 buc.) se va livra in perioada 01.01.2023-31.12.2024.

Solicitare 18:

Vă rugăm să reduceți valoarea garanției de bună execuție a Contractului până la 5%. Având în vedere că Entitatea Contractantă solicită două garanții distincte, valoarea lor ar trebui să fie redusă.

Raspuns 18:

Entitatea Contractantă nu accepta reducerea garanției de bună execuție până la 5%.

Solicitare 19:

Pct. 10 oferă posibilitatea de a schimba datele de livrare în caz de întârziere, ce nu se datorează Contractantului, sau „a altor circumstanțe neobișnuite”. Ce se înțelege de către Entitatea Contractantă prin „alte circumstanțe neobișnuite”?

Raspuns 19:

Entitatea contractanta echivaleaza exprimarea „alte circumstanțe neobișnuite” cu evenimentele intalnite in cazul fortuit, asa cum este el definit la pct.1.1 lit.d din modelul de contract.

Solicitare 20:

Pct. 13.6 iv) – Vă rugăm să explicați, în ce sens trebuie interpretata „corectarea Neconformităților”?

Raspuns 20:

In concordanta cu art.1 lit. s din model Contract de achiziție sectorială de produse:
"Neconformitate (Neconformități) - execuția de slabă calitate sau deficiențe care încalcă siguranța, calitatea sau cerințele tehnice și/sau profesionale prevăzute de prezentul Contract și/sau de Legea aplicabilă și/sau care fac Rezultatele furnizării produselor necorespunzătoare scopurilor acestora, astfel cum sunt prevăzute în prezentul Contract și/sau de Legea aplicabilă precum și orice abatere de la cerințele și de la obiectivele stabilite în Caietul de Sarcini. Neconformitățile includ atât viciile aparente, cât și viciile ascunse ale Produselor care fac obiectul prezentului Contract."

Solicitare 21:

Pct. 16.1 – Entitatea Contractantă este de acord să permită cesiunea drepturilor Contractantului la plată, în favoarea unei instituție de finanțare?

Raspuns 21:

Entitatea contractantă, în condițiile legii, are posibilitatea legală de a accepta cesiunea drepturilor contractantului către o instituție de finanțare, într-o atare situație, nu se aduce atingere în nici un fel executării obiectului contractului ori scopului achiziției publice în cauză.

Solicitare 22:

Vă rugăm să confirmați că pct. 18.7 se aplică la recepția calitativă a tramvaielor.

Raspuns 22:

Pct. 18.7 se aplică la recepția calitativă a fiecarui tramvai in parte.

Solicitare 23:

Pct. 18.8 (27.3, 27.6) – Solicităm Entitatea Contractantă scurtarea termenului de plată până termen de maximum 30 de zile.

Raspuns 23:

Entitatea contractanta nu accepta scurtarea termenului de plată până la maximum 30 de zile.

Solicitare 24:

Vă rugăm să confirmați că culpa Contractantului despre care este vorba la pct. 23.2 (i) este culpa care rezultă exclusiv din circumstanțe produse conștient de către Contractant.

Raspuns 24:

Această clauză, se referă la situația în care contractantul datorează despăgubiri pentru daunele suferite efectiv de către autoritatea contractantă, urmare culpei contractantului, culpă care poate fi cu *prevedere-imprudență* sau *culpă fără prevedere-neglijență*, situație în care contractantul va răspunde chiar și pentru culpa fără prevedere, adică pentru acele fapte produse inconștient, dar care prin natura lor au produs un prejudiciu autorității contractante și trebuie acoperit în totalitate. Din acest punct de vedere, nu poate fi acceptată propunerea contractantului de a răspunde doar pentru faptele conștiente, deoarece într-o atare situație, suntem în prezența *intenției* nu a culpei contractuale.

Solicitare 25:

Pct. 23.3.4 Vă rugăm să precizați situația care va fi interpretată ca „Nerespectarea obligațiilor”. Mai mult, este necesar să se explice baza pe care una dintre părți a Contractului poate considera contractul reziliat de plin drept. Este posibil situația, în care Entitatea Contractantă consideră că contractul a fost reziliat, iar Contractantul urmează să realizeze Contract din cauza lipsei de informații relevante de către Entității Contractante în această privință. Care este modul de decontare părților în acest caz?

Raspuns 25:

Precizam ca situatia care va fi interpretata ca "Nerespectarea obligatiilor" se refera la nerespectarea oricarei clauze contractuale.

Contractul poate fi considerat reziliat de plin drept in cazul nerespectarii clauzelor contractuale, asa cum sunt ele prevazute in modelul de contract.

Entitatea Contractantă are obligatia de a achita produsele livrate si receptionate conform pct. 4 din modelul de contract. Mentionam ca, in obligatia de plata a Entitatii Contractante sunt incluse numai produsele furnizate si nu activitatea desfasurata de Contractant.

Solicitare 26:

Pct. 23.8 – Nu putem accepta responsabilitatea pentru daunele indirecte produse terților. Această gamă largă de responsabilități este nejustificată, și mai mult, dificilă de estimat – acest risc în această privință ar trebui să fie luat în prețul ofertei. Prin urmare, solicităm eliminarea pct. 23.8 a Contractului.

Raspuns 26:

Entitatea Contractanta nu accepta eliminarea pct.23.8 din modelul de contract. Daunele indirecte nu sunt stabilite de catre Entitatea Contractanta ci de catre organele in drept ale statului roman. Clauza contractuala este stabilita prin Ordin ANAP nr. 1017/20.02.2019.

Solicitare 27:

Pct. 27.4 – Facturi trebuie să fie emite în LEI?

Raspuns 27:

Facturile trebuie emise in lei.

Solicitare 28:

Pct. 29.6 –Vă rugăm să explicați și să introduceți o prevedere referitoare la decontarea reciprocă a părților, în scopul de a preciza problemă legată de obiectul contractului, care până la o notificare de reziliere în condițiile legii a fost realizat într-un mod adecvat. Entitatea Contractantă va plăti Contractantul pentru activitatea parțial desfășurată?

Raspuns 28:

Pct. 29 se refera la Forta majora in egala masura pentru ambele parti, astfel nu este necesara introducerea unei clauze suplimentare. In situatia descrisa de dvs., Entitatea Contractanta va aplica prevederile pct. 29.5 din modelul de contract.

Solicitare 29:

Pct. 30.3 vi – Vă rugăm să explicați ce Entitatea Contractantă înțelege prin „alte incapacități legale”?

Raspuns 29:

Prin incapacități legale, în sens larg, se înțeleg toate acele situații ce determină o stare de incapacitate ce face imposibilă executarea obiectului oricărui contract, spre exemplu: art. 211 din Codul Civil alin. (1) dispune în sensul că, *“nu pot face parte din organele de administrare și de control ale persoanei juridice incapabilii, cei cu capacitate de exercițiu restrânsă, cei decăzuți din dreptul de a exercita o funcție în cadrul acestor organe, precum și cei declarați prin lege sau prin actul de constituire incompatibili să ocupe o astfel de funcție”*, sau art. 1653 și următoarele Cod Civil, dispun în privința „incapacități legale de a cumpăra, incapacități legale de a vinde, etc. Din acest punct de vedere, conținutul reglementării stipulată la art. 30.3 (Vi) din modelul de contract, este unul în sens larg, fără a avea un conținut *exhaustiv*, aceasta producând efecte juridice în funcție de incapacitatea legală survenită în cauză.

Solicitare 30:

Pct. 30.9 Vă rugăm să introduceți o prevedere referitoare la decontarea reciprocă a părților, pentru o parte de Contract efectuată într-un mod adecvat, până la o notificare de rezilierea în mod unilateral în condițiile legii a Contractului de către Entitatea Contractantă.

Raspuns 30:

Entitatea Contractantă are obligația de a achita produsele livrate și receptionate conform pct. 4 din modelul de contract. Mentionăm ca, în obligația de plată a Entității Contractante sunt incluse numai produsele furnizate și nu activitatea desfășurată de Contractant.

Solicitare 31:

Pct. 31.1 – În cazul deschiderii unei proceduri generale de insolvență termen de 3 zile trebuie calculat de la data depunerii cererii de deschidere a procedurii de restructurare sau de la data hotărârii de către Curte în această privință?

Raspuns 31:

Astfel cum reglementează art. 5 alin. (1), pct. 25 din Legea nr. 85/2014 privind procedurile de prevenire a insolvenței și de insolvență data deschiderii procedurii reprezintă: (...) c) în cazul insolvenței transfrontaliere, momentul la care hotărârea de deschidere a procedurii produce efecte, chiar dacă aceasta nu are caracter definitiv. Prin urmare, în prezenta cauză, termenul de 3 zile menționat la art. 31.1 din modelul de contract, trebuie calculat de la data când hotărârea de deschidere a procedurii produce efecte juridice.

Solicitare 32:

Pct. 23.3.1. a) Vă rugăm să explicați dacă Entitatea Contractantă va micșora valoarea dobânzilor cu titlu de daune interese de la 0,1% până la 0,05%.

Raspuns 32:

Entitatea Contractantă nu accepta modificarea procentului prevazut la pct. 23.3.1. așa cum a fost precizat și în răspunsul consolidat publicat în data de 06.11.2019.

Solicitare 33:

Pct. 23.3.1. d) Rugăm Entitatea Contractantă să introducă reducerea dobânzilor de întârziere de la 10% până la 5%.

Răspuns 33:

Entitatea Contractantă nu accepta reducerea dobânzilor de întârziere de la 10% până la 5%.

Solicitare 34:

Pct. 23.3.2. b) Vă rugăm să explicați dacă Entitatea Contractantă va micșora valoarea de daune interese aplicate după renunțarea expresă la achiziționarea, de la 15% până la 7% din valoarea contractuală a produselor/reperelor pentru care a renunțat la achiziționare.

Răspuns 34:

Entitatea Contractantă nu accepta să micșoreze valoarea de daune interese aplicate după renunțarea expresă la achiziționarea, de la 15% până la 7% din valoarea contractuală a produselor/reperelor pentru care a renunțat la achiziționare.

Solicitare 35:

Pct. 23.3.2. c) Vă rugăm să explicați, dacă Entitatea Contractantă va micșora valoarea de daune interese de la 15% până la 7% din valoarea rămasă neachiziționată a Contractului reziliat.

Răspuns 35:

Entitatea Contractantă nu accepta să micșoreze valoarea de daune interese de la 15% până la 7% din valoarea rămasă neachiziționată a Contractului reziliat.

Solicitare 36:

Pct. 23.3.2. d) Vă rugăm să explicați dacă Entitatea Contractantă va micșora valoarea de daune-interese de la 15% până la 7% din valoare obligațiilor neîndeplinite a Contractului.

Răspuns 36:

Entitatea Contractantă nu accepta să micșoreze valoarea de daune-interese de la 15% până la 7% din valoare obligațiilor neîndeplinite a Contractului.

Solicitare 37:

Cerința de la "3.4.1.3. **CONDIȚII TEHNICE**", de la pag. 8 din Caietul de Sarcini

...

"Funcționarea în stația de spălare

Toate dotările și echipamentele instalate la exteriorul caroseriei vor fi realizate pentru a putea funcționa la trecerea tramvaiului prin periile rotative ale stației de spălare.

Curățarea interioară trebuie să se facă manual sau mecanizat, iar prin dispunerea componentelor amenajării interioare, durata alocată acestei operații trebuie să fie minimă.

Tramvaiele vor avea regim de funcționare cu tensiune redusă în stațiile de spălare: 60-80 Vcc.”

Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă Tramvaiele trebuie să se poată deplasa cu o viteză redusă prin stația de spălare cu rețeaua de contact alimentată la o tensiune de maxim 80 Vcc sau se pot deplasa autonom, pe bateriile de acumulatori cu care tramvaiul este echipat și care asigură o autonomie deplasării pe o distanță de minim 1000 m, întrucât aceasta soluție este în concordanță cu celelalte prevederi ale Caietului de Sarcini și asigură o concurență crescută printre potențialii ofertanți.

Raspuns 37:

Entitatea contractantă își menține cerința „Tramvaiele vor avea regim de funcționare cu tensiune redusă în stațiile de spălare: 60-80 Vcc.” Aceasta presupune ca echipamentul de acționare să fie astfel proiectat și realizat încât să permită funcționarea tramvaiului și cu tensiune redusă în stația de spălare.

Precizăm că prin caietul de sarcini nu s-a solicitat dotarea tramvaiului cu baterii de acumulatori pentru funcționarea autonomă a acestuia (fără cuplare la rețeaua de contact). Entitatea contractantă acceptă, ca variantă alternativă cerinței caietului de sarcini și varianta propusă de ofertant și anume tramvaiele „se pot deplasa autonom, pe bateriile de acumulatori cu care tramvaiul este echipat și care asigură o autonomie deplasării pe o distanță de minim 1000 m”. Ținând cont că activitatea de spălare este o activitate zilnică, ofertantul va demonstra prin propunerea tehnică faptul că tramvaiul oferit va fi dotat și cu baterii de acumulatori dedicate acestei funcționalități, cu caracteristici pentru tracțiune, suplimentar față de bateriile de acumulatori pentru circuitele de joasă tensiune de la cap. 3.4.1.24 din caietul de sarcini. Ofertantul va prezenta în oferta tipul de baterii de acumulatori și caracteristicile acestora.

Solicitare 38:

Cerința de la ”3.4.1.6.7. RAMPA DE URCARE A PERSOANELOR CU DIZABILITĂȚI”, de la pag. 19 din Caietul de Sarcini

”De asemenea pe platforma dotată cu rampa de urcare în tramvai, situată la cea mai apropiată ușă dublă de acces față de postul de conducere, în interiorul tramvaiului va fi prevăzut min. 1 loc special pentru persoane în cărucior, cu dizabilități locomotorii și/sau mobilitate redusă, cu o suprafață minimă de 900 x 1800 mm”

Formularea platforma dotată cu rampă de urcare în tramvai, situată la cea mai apropiată ușă dublă de acces față de postul de conducere, în unele cazuri poate fi înțeleasă lângă cabina de conducere, dacă prima ușă este dublă.

Distanța de la cabina de conducere până în axa ultimei uși din primul tronson (modul) al tramvaiului nu poate depăși 9 metri.

Atât locul pentru persoanele în cărucior cât și ușa dotată cu rampă de urcare în tramvai sunt supravegheate video. Atunci când se acționează butonul special pentru persoanele în cărucior, se poate comuta displayul din cabina de conducere pentru a afișa imagini din această zonă, ceea ce asigură promptitudinea reacției din partea vătmanului.

Solicitare de clarificare: Având în vedere cele prezentate, rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă în situația în care zona ușii/ platformei dotată cu rampă de urcare este supravegheată video, aceasta cerință poate fi înțeleasă:

"platforma dotata cu rampa de urcare în tramvai, situata la o ușă dublă de acces în primul tronson (modul), în interiorul tramvaiului va fi prevăzut cu min. 1 loc special pentru persoane în cărucior, cu dizabilități locomotorii și/sau mobilitate redusă, cu o suprafața minimă de 900 x 1800 mm"

Raspuns 38:

Entitatea contractanta accepta solicitarea de clarificare, respectiv "platforma dotata cu rampa de urcare în tramvai, situata la o ușă dublă de acces în primul tronson (modul), în interiorul tramvaiului va fi prevăzut cu min. 1 loc special pentru persoane în cărucior, cu dizabilități locomotorii și/sau mobilitate redusă, cu o suprafața minimă de 900 x 1800 mm."

Solicitare 39:

Cerința de la "**3.4.1.6.11. SCAUNUL CONDUCĂTORULUI DE VEHICUL**", de la pag. 21 din Caietul de Sarcini

"...

Scaunul conducătorului de vehicul trebuie să întrunească următoarele cerințe:

- *Acționare hidraulică;*

Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă are în vedere **acționarea hidraulică** sau **amortizarea hidraulică**.

Actionarea hidraulică pentru efectuarea reglajelor pe înălțime sau longitudinale, presupune o creștere nejustificată a costurilor, în condițiile în care există soluții foarte fiabile cu acționare mecanică sau electromecanică, motiv pentru care va solicităm să precizați dacă acționarea mecanică sau electromecanică este o soluție acceptată, orice altă abordare fiind, în opinia noastră, restrictivă de concurență.

Raspuns 39:

Entitatea contractanta accepta și scaun conducator vehicul cu actionare electromecanica. În acest sens, ofertantul va demonstra prin oferta caracteristicile/performante tehnice echivalente sau superioare. Ne mentinem cerinta din caietul de sarcini, respectiv „Scaunul conducătorului de vehicul va fi ergonomic, cu suport lombar, reglabil pe 3 direcții, cu suspensie hidraulică și cu amortizor de șocuri. Va fi prevăzut cu tetieră și cotiere reglabile, cu autoreglare în funcție de greutatea corporală”

Solicitare 40:

Cerința de la "**3.4.1.6.13. CUTIILE DE OSII**", de la pag. 21 din-Caietul de Sarcini

"Cutiile de osii vor fi de tipul fără întreținere"

Având în vedere starea infrastructurii și necesitatea compensării tuturor neuniformităților căii de rulare, în condițiile asigurării unei înalte fiabilități, este necesară realizarea unui boghiu elastic.

De asemenea pentru a avea costuri reduse de exploatare și întreținere este necesară diminuarea uzurilor buzei bandajelor și a șinelor cât și un confort sporit atât pentru călătorii

din tramvai cât și pentru ceilalți participanți la trafic prin reducerea zgomotului la rularea tramvaiului, dar în principal la înscrierea în curbă se impune utilizarea unui boghiu care să permită dispunerea axei osiilor cât mai aproape de raza curbei (la un unghi cât mai mic față de raza curbei).

Aceste deziderate se pot realiza prin utilizarea unor rulmenți de osie de tipul radial oscilați. Acești rulmenți nu pot fi de tipul capsulați.

Având în vedere că gresarea acestora se realizează la 70.000 km sau 1 an, considerăm că imobilizarea și volumul de manoperă pentru efectuare reviziei crește nesemnificativ față avantajele prezentate anterior.

Totodată aceste lucrări se suprapun peste cele de verificare a echipamentelor și circuitelor pentru împământarea tramvaielor.

Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă având în vedere avantajele prezentate, acceptă verificarea cutiilor de osie cu ocazia reviziei anuale, aceasta prevedere asigurand nu numai un tratament nediscriminatoriu, dar si o concurenta sporita.

Raspuns 40:

Conform prevederilor caietului de sarcini

3.4.1.4. DESCRIEREA GENERALĂ CONSTRUCTIVĂ A TRAMVAIELOR

Proiectarea și fabricația tramvaielor va fi realizată în concordanță cu reglementările europene aplicabile, obiectivele, legile și recomandările în vigoare, cât și cu necesitatea optimizării costurilor de exploatare, întreținere, revizie și reparație.

3.4.1.5.6. SPECIFICAȚII OPERAȚIONALE

Durata normală de funcționare a tramvaiului: 17 ani (conform HG nr. 2139/2004 pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe, cu modificările și completările ulterioare);

Durata de utilizare fără reparație generală: minim 8 ani.

Ofertantul declarat castigator va furniza odata cu standardul de firma planul detaliat de revizii tehnice planificate, pentru toată perioada de garanție, respectiv minim 2 ani sau 120.000 km.

4.2. DOCUMENTE PENTRU FIECARE LOT DE TRAMVAIE:

Planul de mentenanță;

Avand in vedere cerintele caietului de sarcini Entitatea contractanta accepta solicitarea de clarificare „verificarea cutiilor de osie cu ocazia reviziei anuale” cu conditia includerii operatiunii in planul detaliat de revizii tehnice planificate si planul de mentenanta.

Solicitare 41:

Cerința de la ”3.4.1.37. MOTORUL ELECTRIC DE TRACȚIUNE”, de la pag. 36 din Caietul de Sarcini

”...

Motorul va fi dotat cu filtre de aer fără consumabile și cu separator pentru colectarea excesului de umiditate, asigurând-se astfel buna funcționare a acestuia în condițiile grele de mediu poluat cu praf, pulberi, umiditate excesiva etc.

Gurile de ventilație vor fi poziționate astfel încât să nu permită admisia de aer din partea inferioară a motorului.”

Există soluții pentru motoarele electrice de tracțiune, care nu necesită filtre pentru aerul de răcire al motoarelor electrice de tracțiune deoarece aerul nu intră în contact direct cu bobinajul motorului, el trece prin canale de ventilație practicate în carcasa motoarelor, asigurând răcirea corespunzătoare a acestora și încadrarea în regimul termic al motorului și asigurarea fiabilității în funcționare. Motoarele au aspirația aerului de răcire prevăzută cu o sită pentru a preveni pătrunderea corpurilor solide.

Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă, având în vedere cele de mai sus, se poate renunța la cerința legată de dotarea motorului cu *filtre de aer fără consumabile și cu separator pentru colectarea excesului de umiditate* în cazul motoarelor electrice, tinându-se cont de faptul că la acestea din urmă aerul pentru ventilația lor nu pătrunde în interiorul motorului, drept urmare filtrele și separatorul nu mai au utilitate.

Raspuns 41:

Entitatea contractanta accepta si variante de motoare electrice de tractiune de tipul celor prezentate, cu ventilatie „prin canale de ventilație practicate în carcasa motoarelor, asigurând răcirea corespunzătoare a acestora și încadrarea în regimul termic al motorului și asigurarea fiabilității în funcționare”, la care „aerul pentru ventilația lor nu pătrunde în interiorul motorului”

Solicitare 42:

Cerința de la ”3.4.1.37. MOTORUL ELECTRIC DE TRACȚIUNE”, de la pag. 36 din Caietul de Sarcini

”...

Rulmenții vor fi de tipul fără întreținere (capsulați) și vor avea durabilitatea garantată până la prima reparație generală din ciclul de revizie și reparație, indicat de ofertant în oferta tehnică.”

Există rulmenți necapsulați care, necesită gresare la 70000 km sau o dată pe an și care au o durată de viață mai mare decât cei capsulați, motiv pentru care consideram că alegerea acestora prezintă avantaje și beneficii net superioare, asigurând, totodată, o concurență sporită.

Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă, având în vedere cele prezentate acceptă utilizarea rulmenților cu gresare (necapsulați) cu ocazia reviziei anuale.

Raspuns 42:

Entitatea contractanta accepta si varianta utilizarii rulmenților necapsulati, cu gresare dupa minim 60000 Km, cu condiția includerii operațiunii în planul detaliat de revizii tehnice planificate și planul de mentenanță.

Solicitare 43:

Cerința de la ”3.4.1.39. INSTALAȚIA DE FRÂNĂ CU PATINA ELECTROMAGNETICĂ”, de la pag. 37 din Caietul de Sarcini

"Frâna electromagnetica cu patina va fi proiectata și realizată pentru a fi utilizata pe toate tipurile de șina și aparatele de cale de pe rețeaua de linii de tramvai din Municipiul București și va fi dotata cu suspensie autoreglabila. Funcționarea frânelor electromagnetice cu patina va fi monitorizata de computerul de bord."

Este clauza restrictiva

Nu poate fi autoreglabila după strunjire. In procesul de mentenanța, trebuie verificata distanta dintre instalația de frânare si șina de tramvai.

Ar fi un cost nejustificat

Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să clarifice dacă prin formularea "dotată cu suspensie autoreglabilă" are în vedere autoreglarea înălțimii patinei și după ieșirea tramvaiului de la strungul subteran după reprofilarea bandajelor, pentru a elimina aceste conditii restrictive.

Raspuns 43:

Cerinta din caietul de sarcini se refera la autoreglarea inaltimii patinei fata de sina odata cu modificarea gradului de incarcare a tramvaiului. Entitatea contractanta este de acord ca in procesul de mentenanța, dupa strunjirea bandajelor, sa se realizeze verificarea si reglarea distantei dintre patina si sina de tramvai.

Solicitare 44:

Cerința de la "**3.4.1.46. APARATUL DE CUPLARE**", de la pag. 38 din Caietul de Sarcini *"De asemenea, trebuie ca tramvaiul să poată împinge/tracta tramvaie de alt tip care circula pe aceeași linie. Tramvaiul va fi echipat cu aparat de cuplare compatibil cu cel aflat în exploatare la achizitor. Furnizorul se va documenta cu privire la aparatele de cuplare existente în parcul de tramvaie al achizitorului. Tramvaiele trebuie să fie echipate cu cuple mecanice pentru tracțiune/ împingere, atât în fata, cât și la spatele tramvaiului. Componentele cuplelor vor avea fiabilitate deosebita pentru a satisface cerințele de operare în toată rețeaua. Uzura mecanica din timpul operațiunilor de tractare și șocurile la cuplare nu vor conduce la defectări în timpul exploatării, atât la tramvai, cât și la aparatul de cuplare, chiar și după oexploatare intensa."*

Solicitare de clarificare: Rugăm Autoritatea Contractantă să precizeze caracteristicile aparatelor de cuplare cu care sunt echipate tramvaiele aflate în parcul existent la achizitor, respectiv să pună la dispoziție desenele aparatelor de cuplare și desenele de montaj pentru a putea fi verificat in ce masura aceasta conditie este sau nu restrictiva.

Raspuns 44:

Prezentam anexat desenele pentru aparatul de cuplare utilizat pe tramvaiele aflate in exploatare la Entitatea Contractanta.

Aceasta conditie nu este restrictiva deoarece este o conditie impusa de necesitatea exploitarii in comun a tramvaielor noi oferate impreuna cu cele aflate in exploatare in parcul entitatii contractante, pe aceleasi linii de tramvai.

Solicitare 45:

În "Fisa de date", la secțiunea III "Informații juridice, economice, financiare și tehnice", III.1) "Condiții de participare", III.1.1.a) "Situția personală a candidatului sau ofertantului" este precizat ca document un angajament ferm al terțului susținător (daca este cazul).

Solicitare de clarificare:

Va rugăm să ne comunicați prevederile minimale sau să ne puneți la dispoziție un formular pentru angajament ferm al terțului susținător, în eventualitatea utilizării acestei soluții, în caz contrar potențialii ofertanți nefiind în măsură să pregătească ofertele.

Raspuns 45:

Modele de angajamente ale tertului sustinator (Anexa 1) sunt atasate prezentului raspuns.

Cu stimă,

DIRECTOR ACHIZITII

Gabriela Delegeanu 

SEF SERVICIU CONTRACTARE DERULARE ACHIZITII,

Cristina Irina Ivan 

SEF BIROU CONTRACTE,

Dicran Daniel Costache 

Intocmit,

Ileana Aurelia Rusu 