

- o cameră pentru monitorizare cale de rulare (o cameră din față, în cabina vatmanului);
- o cameră pentru monitorizare spațiu în spatele vehiculului;
- o cameră pentru monitorizare munca vatmanului.

Raspuns:

Conform Caietului de sarcini „Tramvaiul va fi livrat cu o instalație de supraveghere video ce va cuprinde minim 6 camere digitale amplasate astfel încât să se poată monitoriza întregul salon al pasagerilor și partea dreaptă și stângă exterioară a tramvaiului, pe direcția de mers înainte și înapoi, respectiv în cabina vatmanului. La fel, funcțiile oglinzilor retrovizoare vor fi dublate de 4 camere video: două montate în dreptul oglinzilor și două în spatele tramvaiului”. Autoritatea contractantă clarifică: 6 camere digitale amplasate în salonul tramvaiului, 1 pentru supravegherea interiorului cabinei vatmanului, 1 pentru mers înainte, 1 pentru mersul înapoi al tramvaiului, respective 4 camere pentru dublarea funcțiilor oglinzilor (minim 13 camere). Ofertanții au obligația ca la elaborarea ofertei să cuprindă minim 13 camere conform cerințelor Caietului de sarcini, numărul acestora putând fi mai mare în funcție de decizia ofertantului.

Solicitare:

Pct. 2.7.3

38. Având în vedere tehnologie depășită flip-dot, vă rugăm aprobarea pentru utilizarea tuturor indicatorilor în tehnologie cu LED-uri (panouri cu diode).

Raspuns:

Da, autoritatea contractantă acceptă și tehnologia cu LED-uri.

Solicitare:

Pct. 2.7.3

39. Pe baza experienței și soluțiilor utilizate în producție de vehicule, (*atragem atenția asupra faptului că*) în cazul unor probleme cu localizarea vehiculelor prin intermediul sistemului GPS, sistemul folosește impulsuri de senzori de poziționare. O astfel de soluție este mai eficientă și mai rezistentă la posibila eroare a sistemului. Vă rugăm să acceptați soluția de utilizarea senzorilor de poziționare în cazul absenței/pierderii semnalului GPS.

Raspuns:

Da, autoritatea contractantă acceptă și senzorii de poziționare în cazul absenței/pierderii semnalului GPS.

Solicitare:

Pct. 2.8

40. Cerința neinteligibilă. Clientul se așteaptă ca tramvaiul să funcționeze cu tensiune 60 - 80 V DC?

Solicitare:

Conform Caietului de sarcini: „Pentru funcționarea în stațiile de spălare se vor respecta instrucțiunile de protecție a muncii, conform reglementărilor în vigoare. Tramvaiul va funcționa cu tensiune redusă în firul de contact (60 ÷ 80 Vcc), în bord fiind montat un comutator pentru selectarea acestui mod de funcționare. Toate echipamentele de semnalizare, iluminat și altele (inclusiv oglinzile exterioare), vor fi realizate pentru a putea funcționa la trecerea tramvaiului prin periile rotative ale stației de spălare.

Echipamentele instalate pe caroserie trebuie concepute astfel încât să permită spălarea mecanizată, respectiv spălarea cu apă sub presiune a boghiului/agregatului de rulare și partea inferioară a caroseriei. Curățarea interioară trebuie să se facă manual sau mecanizat, iar prin dispunerea componentelor amenajării interioare, durata alocată acestei operații trebuie să fie minimă.”

Da, tramvaiul va funcționa cu tensiune redusă la 60 ÷ 80 Vcc pentru a asigura, în cadrul depoului, condițiile de siguranță și securitate în muncă, în procesele tehnologice de reparație, vopsire și spălare a tramvaiului.

5. Referitor clarificare postata in SEAP la data de 20.03.2019 ora 15:30 si inregistrata la sediul autoritatii contractante cu nr. AP2019 – 131/20.03.2019

Solicitare:

In cadrul Caietului de Sarcini la Cap. 2.7.3 Instalatia de informare a calatorilor se solicita:

- “ 4 indicatoare de traseu matriceale tip flip-dot verde cu backlight si LED alimentate automat.....”
- “ Cele laterale vor afisa in regim de derulare (de la deapta spre stanga), numarul liniei, respectiv statiile de pe linie. “

Va mentionam ca panourile de informare calatori(panouri de informare destinatie vehicul) cu tehnologie de fabricatie flip-dot cu backlight si LED nu mai sunt de actualitate la data curenta ; nu se mai produc in Europa.

Suplimentar fata de aspectul mentionat mai sus, va precizam ca functionalitatea ceruta prin caietul de sarcini in cazul panourilor laterale << Cele laterale vor afisa in regim de derulare (de la deapta spre stanga), numarul liniei, respectiv statiile de pe linie. « > nu se poate implementa in cazul panourile de informare calatori cu tehnologie de fabricatie flip-dot cu backlight si LED ; pe acest tip de panouri nu se poate afisa informatie in regim de derulare, informatie de tip « scrolling « .

Avand in vedere cele mentionate mai sus va rugam sa acceptati la ofertare echipamente (in tehnologie LED-SMD), superioare tehnologic fata de « indicatoarele de traseu matriceale tip flip-dot verde cu backlight si LED « :

- indicatoare traseu exterioare matriceale de tip LED-SMD , cu reglare automată a strălucirii în funcție de lumina ambientală, care sa respecte toate cerintele fizice si functionale mentionate in cadrul Cap. 2.7.3 Instalatia de informare a calatorilor din Caietul de Sarcini.

Raspuns:

Da, autoritatea contractantă acceptă și tehnologia cu LED-uri.

6. Referitor clarificare postata in SEAP la data de 20.03.2019 ora 15:30 si inregistrata la sediul autoritatii contractante cu nr. AP2019 – 132/21.03.2019

CAUZA	EXPLICAȚIE	VERSIUNEA CERUTĂ
1.8. Caracteristici tehnice principale și ANEXA 2 SUMARUL PARAMETRII TEHNICI MINIMALI ȘI MAXIMALI		
Sarcină maximă pe osie: 10 tone: 10kN	Valoarea maximă a sarcini pe osie este în general definită în tne sau kg mai degrabă decât kN în specificațiile tehnice ale materialului rulant și sarcina maximă pe osie de 10kN, astfel cum este definită în cartea de licitație, este o valoare destul de scăzută pentru tramvaie. Solicităm ca această unitate să fie verificată pentru o eventuală tipografie.	Sarcina maximă pe osie: 10 tone
ANEXA 1 SUMARUL TEHNIC		
Articolul 20: ...oferta include, de asemenea,	Solicităm clarificări la necesitatea informațiilor privind lubrifierea	Nu există nicio solicitare de modificare numai clarificări

diagrama de lubrifiere, indicând tipurile de lubrifianți, precum și frecvența de înlocuire a agregatelor. ...	numai pentru setul cu roți sau pentru toate componentele cu lubrifiere în tramvai	necesare.
Număr lipsă al articolului	Numărul elementului/articolului dintre elementele 35 și 36 lipsește	Articolul după articolul 35, care începe cu „Tablourile de distribuție a siguranței și a releelor trebuie amplasate în zonele cu ...”, trebuie să fie numerotate ca 36, iar numerele următoare trebuie corectate în consecință.

Raspuns:

În cadrul Caietului de sarcini, Cap. 1.8 – Caracteristici tehnice principale - pagina 4, respectiv în Anexa 2 la Caietul de sarcini - pagina 46 și Anexa 2 – Centralizator parametrii tehnici minimali și maximali – pagina 32, secțiunea Formulare, pentru cerința „sarcina maximă pe osie”, unitatea de măsură solicitată a fost înscrisă eronat ca fiind **kN**, cerința corectă fiind **tone forță**. Pe cale de consecință oferta tehnică va fi elaborată având în vedere cerința corectă: sarcina maximă pe osie – 10 tone forță.

Oferta va include informațiile privind lubrifierea pentru toate componentele, subansamblele, cu lubrifiere care intra în construcția tramvaiului.

Da, întradevăr a fost omisă numerotarea unui rând, dar acest lucru nu are importanță în elaborarea și prezentarea ofertei, ci demonstrarea îndeplinirii fiecărei cerințe (numerotată sau nenumerotată) cuprinse în coloana 2 (intitulată „Denumire”) din ANEXA 1-CENTRALIZATOR TEHNIC a Caietului de sarcini, lucru ce se va demonstra prin completarea coloanei 3 denumită „Modalitate de îndeplinire” .

7. Referitor clarificare postata in SEAP la data de 27.03.2019 ora 16:02 si inregistrata la sediul autoritatii contractante cu nr. AP2019 – 135/27.03.2019

Solicitare:

Avand în vedere complexitatea și volumul documentelor ce trebuie prezentate pentru invitația de participare nr. CN1008653, la data depunerii ofertelor, va rugăm să prelunghiți termenul de depunere a ofertelor cu **minim 30 de zile lucratoare**.

În cazul ofertanților străini, companii din Uniunea Europeană, timpul pentru pregătirea ofertelor include și realizarea și obținerea traducerilor autorizate pentru documentele depuse, cât și obținerea documentelor eliberate de autoritățile din țara de reședință. Este în interesul autorității contractante de a avea un număr cât mai mare de oferte satisfăcătoare, admisibile și conforme, și ca operatorii economici să aibă la dispoziție un timp suficient și rezonabil pentru a pregăti oferte conforme și eligibile. În caz contrar, autoritatea contractantă ar fi dezavantajată, cerințele de calitate nefiind adecvate.

În acest sens supunem atenției autorității contractante următoarele prevederi legale:

- art. 153 din Legea nr. 98/2016:

„Art. 153. — (1) Autoritatea contractantă prelungește perioada stabilită în anunțul de participare sau în documentele achiziției pentru depunerea ofertelor/solicitărilor de participare.

Va rugăm să aveți în vedere de asemenea complexitatea și importanța proiectului, calitatea ofertelor primite fiind un aspect imperativ pentru autoritatea contractantă

Astfel având în vedere toate cele de mai sus, considerăm că este esențială decalarea termenului de depunere a ofertelor cu cel puțin 30 zile, pentru a respecta principiile transparenței și tratamentului egal ce guvernează achizițiile publice și de a asigura concurența și prezentarea unor oferte corecte și complete de cât mai mulți operatori economici, fapt ce este în interesul autorității contractante.

Consideram ca autoritatea contractanta trebuie sa tina cont de complexitatea contractului si de numarul mare de documente necesar a fi traduse atunci cand stabileste perioada de timp pentru depunerea ofertelor, ce nu poate fi una foarte scurta.

Astfel consideram ca ESTE OBLIGATARIU a se decala termenul de depunere a ofertelor cu cel putin 30 de zile pentru a se asigura egalitate de tratament tuturor operatorilor economici.

Interesul autoritatii contractante este acelasi de a asigura o concurenta reala, cat mai mare in cadrul procedurilor si de a avea cat mai multe oferte complete si conforme, si nu de a limita accesul operatorilor economici nejustificat astfel incat sa depuna doar unul sau doi operatori oferte.

In afara caracterului inechitabil al Procedurii de achizitie fata de operatorii economici ale caror drepturi de a participa la licitatie in conditii de competitivitate sunt incalcate, este pus in pericol chiar interesul public.

In respectarea interesului public, eficientizarea cheltuielilor publice reprezinta un obiectiv esential. Acesta presupune obtinerea celor mai bune rezultate in materie de achizitii publice (cel mai bun raport calitate pret).

Pentru a atinge acest obiectiv este important sa se genereze o concurenta cat mai puternica posibil pentru contractele publice atribuite pe piata interna. Ofertantii trebuie sa aiba posibilitatea de a concura in conditii egale, iar denaturarea concurentei trebuie evitata.

Raspuns:

Considerăm că solicitarea dumneavoastră de prelungire a termenului pentru depunerea ofertelor nu este justificată, întrucât Autoritatea contractantă, la stabilirea acestui termen, a luat în calcul inclusiv perioada necesară de traducere a ofertei, lucru demonstrat prin acordarea unei perioade rezonabile de timp, respectiv 64 zile – aproximativ perioadă dublă față de prevederile legislației în vigoare, de la data publicării anunțului de participare în SEAP până la data depunerii ofertelor.

Cu toate acestea nu se accepta prelungirea termenului cu 30 zile lucratoare, autoritatea contractantă a prelungit termenul pentru depunerea ofertelor prin publicarea unui anunț tip erata în SEAP conform legislației în vigoare, unde termenul limita pentru depunerea și respectiv deschiderea ofertelor este data de 24.04.2019 ora 15:00.

8. Referitor clarificare postata in SEAP la data de 01.04.2019 ora 15:01 si inregistrata la sediul autoritatii contractante cu nr. AP2019 – 140/01.04.2019

Solicitare:

1. Care trebuie să fie costul prevăzut de ore/om în conformitate cu orientări autorității contractante? Fiindcă costurile de întreținere până la 1 mln de kilometri aparțin criteriilor de evaluare, toți ofertanții ar trebui să pregătească un calcul bazat pe același cost de ore/om, mai ales că realizarea reală de întreținere va fi efectuată de către autoritatea contractantă.

Raspuns:

Așa cum rezultă din documentația postată în SEAP, în cadrul ofertei tehnice se vor detalia activitățile de mentenanță obligatorii de realizat conform standardelor de firmă proprie, precum și costurile aferente fiecărei activități, inclusiv costul total, pentru parcursul de un milion de kilometri al tramvaiului oferit. Având în vedere că fiecare furnizor/producător de material rulant are propriul plan de reparație periodică a tramvaiului pe întreaga durată de serviciu a acestuia, autoritatea contractantă nu poate impune costul pe normă ore/om, deoarece furnizorii de subansamble/piese componente pot fi diferiți de la un furnizor/producător la altul.

În concluzie autoritatea contractantă nu poate veni în sprijinul stabilirii unui cost, acesta fiind stabilită de fiecare ofertant în parte, în funcție de standardele de firmă proprie.

Solicitare:

2. Cum Autoritatea contractantă dorește să ia în considerare, în timpul verificării, costul de întreținere prevăzut și prezentat de contractant, dacă se iau în considerare o posibilitate de orice deficiențe în

unelte prezente sau utilizarea altor tehnologii de a efectua acțiuni decât cele așteptate de contractant?

Raspuns:

Așa cum s-a tratat în documentația de atribuire în cadrul ofertei tehnice se vor detalia activitățile de mentenanță obligatorii de realizat conform standardelor de firmă proprie, precum și costurile aferente fiecărei activități, inclusiv costul total, pentru parcursul de un milion de kilometri al tramvaiului oferit.

Ca atare comisia de evaluare va analiza standardul depus de fiecare ofertant, standard care trebuie să fie detaliat în funcție de produsul furnizat, respectiv planul de reparații periodice în care se evidențiază operațiunile obligatorii de realizat/intervalul acestora, inclusiv componentele/subcomponentele care trebuie reparate/înlocuite în funcție de numărul de km rulați ai tramvaiului.

În funcție de valoare rezultată din documentul mai sus menționat (standardul de firmă proprie care cuprinde planul de reparații periodice), comisia de evaluare va aplica algoritmul de calcul stipulat în cadrul anunțului de participare Cap. II.2.5) – Criterii de atribuire.

Solicitare:

3. Costurile de întreținere până 1 mln de kilometri includ la fel materiale și servicii externe. Cum Autoritatea contractantă înțelege să se refere la diferența dintre costurile reale și cele declarate luând în considerare diferitele posibilități de a obține prețurile de achiziție ale anumitor componente?

Raspuns:

Așa cum s-a tratat în documentația de atribuire în cadrul ofertei tehnice se vor detalia activitățile de mentenanță obligatorii de realizat conform standardelor de firmă proprie, precum și costurile aferente fiecărei activități, inclusiv costul total, pentru parcursul de un milion de kilometri al tramvaiului oferit.

Costul total al mentenanței este determinat și de negocierile ofertanților cu diferiți furnizori/producători de componente/subcomponente, negocieri care nu pot fi influențate/impuse de autoritatea contractantă. Ca atare la momentul elaborării și depunerii ofertelor, acesta este un cost real, în funcție de care se aplică algoritmul de calcul stipulat în cadrul anunțului de participare Cap. II.2.5) – Criterii de atribuire.

Pe perioada de derulare a contractului aceste costuri evaluate pot fi diferite față de cele declarate ca urmare a perioadei în care se realizează mentenanța, perioadă în care nivelul salariilor și alte elemente pot influența costul la momentul reparațiilor. Menționăm faptul că aceste costuri vor fi suportate de autoritatea contractantă, aceasta fiind în măsură să organizeze procedurile legale în vigoare în vederea asigurării acestor servicii și implicit a pieselor de schimb.

Solicitare:

4. Întreținerea până 1 mln de kilometri presupune un termen mai îndelungat de întreținere care acoperă mai mulți ani. În această perioadă, prețurile se vor modifica în timp din cauza inflației. Cum Autoritatea contractantă intenționează să țină cont de aceste diferențe în prețuri în timp, între costurile calculate - declarate și cele reale?

Raspuns:

Așa cum s-a tratat în documentația de atribuire în cadrul ofertei tehnice se vor detalia activitățile de mentenanță obligatorii de realizat conform standardelor de firmă proprie, precum și costurile aferente fiecărei activități, inclusiv costul total, pentru parcursul de un milion de kilometri al tramvaiului oferit.

Costul total al mentenanței este determinat și de negocierile ofertanților cu diferiți furnizori/producători de componente/subcomponente, negocieri care nu pot fi influențate/impuse de autoritatea contractantă. Ca atare la momentul elaborării și depunerii ofertelor, acesta este un cost real, în funcție de care se aplică algoritmul de calcul stipulat în cadrul anunțului de participare Cap. II.2.5) – Criterii de atribuire.

Pe perioada de derulare a contractului aceste costuri evaluate pot fi diferite față de cele declarate ca urmare a perioadei în care se realizează mentenanța, perioadă în care nivelul inflației și costurile de producție pot influența costul la momentul reparațiilor. Menționăm faptul că aceste costuri vor fi suportate

de autoritatea contractantă, aceasta fiind în măsură să organizeze procedurile legale în vigoare în vederea asigurării acestor servicii și implicit a pieselor de schimb.

Solicitare:

5. O mare parte a articolelor este achiziționată de la furnizori externi, care practică contabilitatea în euro. În perioadă de întreținere de 1 mln de kilometri vor exista perioade de fluctuațiile valutare care pot provoca, de asemenea, creșteri și scăderi ale prețurilor materialelor sau serviciilor. Cum Autoritatea contractantă intenționează să țină cont de aceste diferențe în prețuri în timp, între costurile calculate - declarate și cele reale?

Raspuns:

Având în vedere că autoritatea contractantă este o instituție care își desfășoară activitatea pe teritoriul României, aceasta încheie contracte de achiziție în limba română și în moneda țării, adică în lei. Drept urmare orice participant la procedură își va calcula prețul ofertei luând în calcul și eventualele fluctuații valutare care pot influența cursul euro/altă monedă.

Așa cum s-a tratat în documentația de atribuire în cadrul ofertei tehnice se vor detalia activitățile de mentenanță obligatorii de realizat conform standardelor de firma proprie, precum și costurile aferente fiecărei activități, inclusiv costul total, pentru parcursul de un milion de kilometri al tramvaiului oferat.

Costul total al mentenanței este determinat și de negocierile ofertanților cu diferiți furnizori/producători de componente/subcomponente, negocieri care nu pot fi influențate/impuse de autoritatea contractantă. Ca atare la momentul elaborării și depunerii ofertelor, acesta este un cost real, în funcție de care se aplică algoritmul de calcul stipulat în cadrul anunțului de participare Cap. II.2.5) – Criterii de atribuire.

Pe perioada de derulare a contractului aceste costuri evaluate pot fi diferite față de cele declarate ca urmare a perioadei în care se realizează mentenanța, perioadă în care nivelul inflației/nivelul salariilor/costurile de producție/alte elemente pot influența costul la momentul reparațiilor. Menționăm faptul că aceste costuri vor fi suportate de autoritatea contractantă, aceasta fiind în măsură să organizeze procedurile legale în vigoare în vederea asigurării acestor servicii și implicit a pieselor de schimb.

**PRIMAR
NICOLAE ROBU**



