

În conformitate cu prevederile art. 14 alin. (2) și ale art. 27 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE

Nr. ...

Data: ...

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 2184/14.01.2022, formulată de către ... SA, cu sediul în ..., înmatriculată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. ..., având CUI ..., împotriva documentației de atribuire emisă de către ... - SA, cu sediul în ..., în calitate de entitate contractantă, în cadrul procedurii de licitație deschisă, organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție sectorială organizată pe loturi, având ca obiect „...”, se solicită, pentru cele 2 loturi, modificarea cerinței din Fișa de date, Cap. III.1.3.a), în sensul acceptării lucrărilor de metrou în susținerea cerințelor de experiență similară pentru serviciile de proiectare, modificarea Anexei la Fișa de date privind capacitatea tehnică și profesională în sensul celor anterior învederate, modificarea Anexei la ”Instrucțiuni pentru ofertanți”, în sensul includerii lucrărilor de metrou în susținerea cerințelor de experiență similară aferente Expertului proiectare infrastructură feroviară precum și a experților non cheie implicați în implementarea proiectului, acordarea unui termen rezonabil pentru depunerea ofertelor ulterior pronunțării Deciziei CNSC, precum și suspendarea procedurii de atribuire în temeiul prevederilor art. 22 din Legea nr. 101/2016.

Asupra capătului de cerere privind suspendarea procedurii solicitată de către contestatorul ... SA, Consiliul s-a pronunțat prin încheiere.

Procedura de soluționare în fața Consiliului s-a desfășurat în scris.

**CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR,
asupra cauzei de față, constată următoarele:**

Consiliul a fost legal sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestația de față, prin care ... SA critică documentația procedurii de atribuire antemenționată, solicitând cele evocate în preambulul prezentei decizii.

I. Prin prezentarea succintă a situației de fapt, contestatorul arată că este interesat să participe la procedură, constatând totodată că documentația de atribuire conține cerințe care fie încalcă prevederile

legale care stau la baza atribuirii contractelor de achiziție publică, inclusiv principiile prevăzute la art. 2 din Legea nr. 99/2016, fie sunt total nerezonabile și disproportionate.

II. În motivare, contestatorul solicită:

1. Modificarea cerinței din Fișa de date, Cap. III.1.3.a) și din Anexa la Fișa de date, în sensul acceptării lucrărilor de metrou în susținerea cerințelor de experiență similară pentru serviciile de proiectare având în vedere caracterul similar al lucrărilor de metrou cu lucrările de CF, argumentând:

Prin Fișa de date a achiziției, la punctul III.1.3.a), intitulat Capacitatea tehnică și/sau profesională, entitatea contractantă a solicitat îndeplinirea următoarelor cerințe:

„Pentru contractele de achiziție de servicii: executarea de servicii de tipul specificat Cerința : Ofertantul trebuie să facă dovada că a prestat și a dus la bun sfârșit în ultimii 5 ani (perioada ce se calculează de la data limită de depunere a ofertelor), servicii de proiectare în domeniul de cale ferată, cel puțin pentru suprastructură c.f., terasamente cf, lucrări de artă - cale ferată (poduri/podețe/pasaje/viaducte), instalații de semnalizare c.f. (Centralizare electronică și ETCS nivel 2), telecomunicații c.f. (inclusiv GSM-R), energoalimentare c.f.(inclusiv SCAD A), linie de contact c.f. în valoare cumulată de minimum 25.000.000 lei fără T.V.A. prin prezentarea a minim 1 contract, maxim 5 contracte.

Domeniile C.F. se referă la calea ferată și nu cuprind domeniile metrou și tramvai”.

Prin urmare, prin Fișa de date, entitatea contractantă a solicitat în susținerea cerințelor de experiență similară prezentarea de proiecte din domeniul C.F. precizând în același timp faptul ca *”Domeniile c.f. se refera la calea ferată și nu cuprind domeniile metrou și tramvai”.*

Petentul apreciază că o astfel de mențiune este nerezonabilă și disproportionată fiind de natură a încalca inclusiv legislația achizițiilor publice care a legiferat cu titlu de obligație pentru entitățile contractante posibilitatea dovedirii cerințelor de experiență similară prin prezentarea de lucrări/servicii similare, și nicidecum identice, cu cele care fac obiectul achiziției, evocând în acest sens prevederile art. 37 din HG nr. 394/2016 *”(1) Entitatea contractantă nu are dreptul de a restricționa participarea la procedura de atribuire a contractului sectorial/acordului-cadru prin introducerea unor criterii minime de calificare, care: (...)*

b) sunt disproportionate în raport cu natura și complexitatea contractului sectorial/acordului-cadru ce urmează a fi atribuit”.

Totodată, potrivit art. 191 din Legea nr. 99/2016 *”(1)Entitatea contractantă are dreptul de a stabili prin documentele achiziției criteriile privind capacitatea tehnică și profesională care sunt necesare și adecvate pentru a se asigura că operatorii economici dețin resursele*

umane și tehnice și experiența necesară pentru a executa contractul sectorial/acordul-cadru la un standard de calitate corespunzător.

(2) Criteriile privind capacitatea tehnică și profesională stabilite de entitatea contractantă pot viza în special existența unui nivel corespunzător de experiență, prin raportare la contractele executate în trecut"

Potrivit art. 5 din Instrucțiunea ANAP 2/2017 *"(1) Nu se poate solicita demonstrarea experienței similare prin furnizarea de produse/prestarea de servicii/execuția de lucrări identice cu cele care fac obiectul contractului de achiziție publică/de achiziție sectorială/acordului-cadru care urmează a se atribui, pentru a nu se restrânge competiția, fiind necesar să fie permise și cele similare sau superioare din punctul de vedere al complexității si/sau scopului"*.

Astfel, noțiunea de "experiența similară" nu trebuie interpretată ca "experiența identică", solicitarea unei experiențe identice reprezentând o restricționare a participării la procedura de atribuire cu încălcarea principiului nediscriminării. Raportat la textele de lege anterior referite, autoritatea contractantă nu are dreptul de a solicita îndeplinirea unor cerințe minime referitoare la capacitatea tehnică și profesională care ar conduce la restricționarea participării la procedura de atribuire.

"Principiul proporționalității impune ca actele instituțiilor să nu depășească limitele a ceea ce este adecvat și necesar în scopul realizării obiectivelor urmărite, înțelegându-se că, în cazul în care este posibilă o alegere între mai multe măsuri adecvate, trebuie să se recurgă la cea mai puțin constrângătoare, iar inconvenientele cauzate nu trebuie să fie disproporționate în raport cu scopurile urmărite" (citează autorul din Hotărârea Curții din 5 mai 1998, National Farmers' Union și alții, C-157/96, pct. 60).

Raportat la obiectul procedurii de atribuire și cerințele documentației de atribuire, petentul demonstrează în continuare că entitatea contractantă prin excluderea unor lucrări similare/adecvate celor care fac obiectul prezentei proceduri a restrâns în mod nejustificat competiția.

În susținerea Contestației, autorul invocă Ordinul nr. 290/2000 privind admiterea tehnică a produselor si/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 ..., care confirmă faptul că cerințele tehnice pentru serviciile și produsele utilizate în domeniul transportului feroviar și cu ... sunt similare și comparabile, în toate componentele.

În ceea ce privește cerințele documentației de atribuire referitoare la experiența similară în servicii de proiectare în domeniul cale ferată, se menționează: *cel puțin pentru suprastructură c.f., instalații de semnalizare c.f. (Centralizare electronica și ETCS nivel 2),*

telecomunicații c.f. (inclusiv GSM-R), energoalimentare c.f.(inclusiv SCAD A), linie de contact cale ferată.

Or, toate aceste elemente se regăsesc în specialitățile unui proiect complex de metrou, fiind componente *sine qua non*, atât la etapa studiu de fezabilitate, cât și la etapa de proiect tehnic. În susținere, autorul prezintă Procesul-verbal nr. 149346/28.02.2019 și Procesul-verbal încheiat la data de 14.07.2021, semnate de beneficiari și avizate în CTE ..., din care rezultă specialitățile de proiectare pentru care s-au prestat servicii în cadrul proiectului amintit, respectiv:

- Fundații căii ferate de rulare;
- Calea de rulare;
- Lucrări de automatizare trafic (nivelul tehnic deja în funcție a instalației traficului la metrou, exemplu nivelul sistemului CBTC - Communications Based Train Control, permite în viitor circulația trenului fără mecanic la bord, neavând nevoie de circuite electronice de cale, fără afectarea căii de rulare, semnale laterale de circulație, realizând capacitate maxima de transport);
- Instalații pentru curenți slabi (sistem complet automat de ticketing, CCTV - televiziune cu circuit închis, detecție de incendiu, conform ultimelor cerințe ISU, radio comunicații complexe cu trenurile și echipele de intervenție și de exploatare în mers, sisteme complexe de antiefracție - casierii, spațiilor tehnice sensibile, toate sistemele acestea utilizând ca suport de transmisie numai rețele de fibră optică, ce lucrează în fereastra 2 - 1420Nm);
- Instalații electrice - alimentarea cu energie electrică a obiectivului de la furnizor prin stația electrică de transformare, la o tensiune de 20 kV Fir aerian.

Din punct de vedere al serviciilor de proiectare a lucrărilor de artă, atât tunelurile/galeriile de metrou cât și pasajele solicitate de entitatea contractantă asigură circulația în siguranță a trenurilor de călători, care, atât pentru calea ferată convențională cât și pentru metrou rulează pe o suprastructură de cale. Pentru ambele sisteme de transport se proiectează terasamente, acolo unde situația din teren o impune.

Suprastructură este practic identică, cu mențiunea că, pentru calea ferată convențională se utilizează traverse de lemn sau beton iar în cazul ... se utilizează atât traverse de lemn cât și de beton cu antretoaza (o bara de otel care unește cele doua blocuri de beton) cât și blochezi izolați.

Pentru ambele sisteme de transport sunt utilizate aceleași tipuri de sine. Deși există o diferență de 2 - 3 mm de ecartament între metrou și calea ferată convențională, din punct de vedere al proiectării, aceasta nu poate influența calitatea proiectului final. Nu în ultimul rând, în ceea ce privește aparatele de cale, acestea sunt identice atât în ceea ce privește ... cât și calea ferată convențională.

Din punct de vedere al instalațiilor de energoalimentare (inclusiv SCADA), acestea sunt la tensiuni de alimentare atipice, specifice echipamentului de transport, care necesita o atestare ANRE atât a operatorului economic cât și a inginerului proiectant, în funcție de echipamentul de transport stabilit, complet diferita față de tensiunea de alimentare a furnizorului, de 20 kV.

Din punct de vedere al liniei de contact se impune proiectarea unei rețele electrice proprii la tensiunea de alimentare a echipamentului, prin intermediul unei rețele de contact continue pentru calea ferată convențională al cărei corespondent la metrou este catenară - firul aerian de contact, proiectat pentru zona de depouri, galerii, linie de parcare și garare trenuri, linie de spălare precum și șina a III-a de alimentare a trenurilor în zona stațiilor și tunelurilor de metrou.

Din punct de vedere al instalațiilor din incinta clădirilor de gară - instalații aferente construcției - electrice, sanitare, HVAC, PSI, detectare, semnalizare și alarmare la incendiu, automatizare, sisteme de securitate: antiefracție, sistem de supraveghere video și control acces, acestea sunt instalații uzuale și implică o abordare similară construcțiilor civile, fără a fi necesara o experiență anterioară în domeniul cailor ferate – metrou, susține contestatorul.

De asemenea, atât la metrou cât și pentru calea ferată convențională, exista incinte tehnologice cu echipamente specifice transportului feroviar, cu trenul și cu

Instalațiile de telecomunicații feroviare sau de transport cu ... asigura comunicațiile necesare circulației trenurilor, executării manevrelor, avizării publicului calator asupra circulației trenurilor și comunicațiilor de exploatare specifice atât căilor ferate cât și

Instalațiile pentru informarea publicului calator implică atât la metrou cât și la calea ferată dotarea cu panouri de informare a călătorilor, ceasuri în stații, instalații de sonorizare în stații și în spațiile tehnice.

Transportul de informații video, audio și de date se realizează prin rețele de cabluri cu fibre optice, configurația acestora fiind făcută conform topologiei locului.

Instalațiile de semnalizare atât la metrou cât și la calea ferată dirijează traficul feroviar, comandă și controlează semnalele și macazurile, starea căii și instalațiile de semnalizare la trecerile la nivel.

Sistemul de radiocomunicații de la metrou asigură transmiterea informațiilor între mecanicii trenurilor de metrou și dispecerat, între trenuri și cu personalul de mentenanță. Sistemul se bazează pe o stație de radio de baza similară sistemului GSM-R care prin structura sa, împreună cu stațiile radio portabile sau terminale asigură transmiterea informațiilor către personalul implicat.

Administrarea traficului este făcută de la un centru (Dispecerat) de trafic cu funcție de decizie în modelarea optimă și eficientă a traficului.

Acesta are în componență un sistem de control centralizat, posturi de comandă, servicii auxiliare, administrative precum și centralizarea activității de mentenanță.

Sistemele tehnologice de management ale traficului și semnalizărilor vor asigura controlul la distanță al liniei și al trenurilor, optimizarea parcursurilor trenurilor, interfața cu alte sisteme existente, managementul deranjamentelor, organizarea întreținerii, managementul de sisteme de informare a călătorilor (anunțuri acustice și vizuale) și sisteme auxiliare.

Instalațiile de tip Dispecer din orice centru operațional, atât la metrou cât și la calea ferată sunt similare, fiind determinate de sistemele de control centralizat al traficului, diagnoza și întreținere, informarea călătorilor, supraveghere video, sisteme de securitate.

Astfel, raportat la cele anterior învederate precum și în considerarea dispozițiilor legale incidente rezultă cu evidență caracterul restrictiv a cerinței potrivit căreia *domeniile C.F. se referă la calea ferată și nu cuprind domeniile metrou și tramvai.*

Astfel, contestatorul consideră că nu există nici un considerent pentru care serviciile prestate în domeniul metrou să nu fie acceptate cu titlu de experiență similară, acestea fiind similare, adecvate, asigurând mai mult decât un nivel corespunzător de experiență.

2. Modificarea Anexei la „Instrucțiuni pentru ofertanți”, în sensul includerii lucrărilor de metrou în susținerea cerințelor de experiență similară aferente Expertului proiectare infrastructura feroviară.

În completarea susținerilor învederate, raportat la serviciile pe care Expertului proiectare infrastructură feroviara urmează să le presteze în prezenta procedura de atribuire, petentul apreciază ca lucrările de metrou sunt de natură a asigura un nivel corespunzător de experiență, prin raportare la contractele executate în trecut.

Cerința minimă stabilită în Anexa la Instrucțiuni pentru ofertanți constă în participarea pe o poziție similară la elaborarea unei documentații tehnico - economice (studii de fezabilitate, revizuire studii de fezabilitate, proiecte tehnice de execuție, detalii de execuție, revizuire proiecte tehnice de execuție, documentații de avizare a lucrărilor de intervenții) în cadrul unui contract în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de infrastructura de cale ferată.

Conform Ordinul nr. 169/2005 pentru aprobarea Reglementarii tehnice Normativ privind proiectarea liniilor și stațiilor de cale ferată, indicativ NP 109-04, în Partea I - Considerații generale, la litera f) se definește infrastructura cailor, ca fiind parte din structura unei căi ferate alcătuită din terasamente, inclusiv lucrările de consolidare și protejarea lor, poduri și tuneluri, arată contestatorul.

De asemenea, la litera (j) suprastructură cailor se definește ca fiind parte din structura unei căi ferate alcătuită din sine, traverse, sisteme de prindere a șinelor, aparate de cale, prisma cailor.

Potrivit celor detaliate mai sus de către petent, un proiectant cu experiență în elaborarea de documentații tehnico-economice pentru infrastructura de metrou - în sensul normativului de proiectare NP 109-04, aprobat prin Ordinul 169/2005, deține aceleași competențe profesionale în ceea ce privește proiectarea căii de rulare atât pentru metrou, cât și pentru calea ferată convențională, cu privire la lucrările de consolidare a structurii de rulare / lucrărilor de artă / tunelurilor.

Ambele sisteme de transport asigură circulația trenurilor pe o suprastructură de cale utilizându-se traverse de lemn sau beton precum și aceleași tipuri de sine, aparate de cale, prisma căii, sisteme de prindere.

Astfel, experiența similară în proiectarea de sisteme de transport subteran pe cale ferată, asigură respectarea principiilor de proiectare reglementate în domeniul cailor ferate convenționale, respectiv:

- (a) minim de cheltuieli de investiție, capacitatea de circulație și de prelucrare necesare satisfacerii transporturilor și traficului feroviar;

- (b) o exploatare cât mai economică în depline condiții de siguranță;

- (c) posibilitatea de dezvoltare în viitor a volumului de trafic, sporire a sarcinii pe osie și mărire a vitezei de circulație.

În cadrul normativului mai sus referit, punctul 4.2. *Fazele de proiectare*, se definesc categoriile de lucrări care fac obiectul proiectului tehnic, cu referiri la următoarele elemente:

- (a) amplasament;
- (b) topografie;
- (c) clima și fenomenele naturale specifice zonei;
- (d) geologia, seismicitatea;
- (e) organizarea de șantier, descriere sumara, demolări, devieri de rețele, etc.;

- (f) căile de acces provizorii;

- (g) căile de acces, căile de comunicații, etc.;

- (h) programul de execuție a lucrărilor, grafice de lucru, programul de recepție;

- (i) trasarea lucrărilor;

- (j) protejarea lucrărilor executate și a materialelor din șantier;

- (k) laboratoarele contractantului (oferantului) și testele care cad în sarcina sa;

- (l) relațiile dintre contractant (oferant), consultant și persoana juridică achiziitoare (investitor);

- (m) memoriile tehnice, pe specialități.

Conform proceselor verbale anexate contestației, toate etapele de proiectare prezentate mai sus se regăsesc în cadrul unui proiect tehnic realizat pentru infrastructura de metrou, atribuțiile și activitățile experților implicați în acestea fiind similare celor definite de normativul

de proiectare pentru calea ferată convențională. Proiectantul, în funcție de cerințele tehnice, de siguranță, geografice și economice, stabilește valorile parametrilor de proiectare și traseului căii (cu respectarea limitelor maxime/minime prescrise), arată petentul.

Astfel, în normativul de proiectare a cailor ferate convenționale se regăsesc aceleași categorii de servicii de proiectare, pentru elemente similare și parțial identice celor vizate de proiectele de metrou, experiența profesională a inginerilor proiectanți fiind la un nivel corespunzător de experiență, prin raportare la contractele executate în trecut.

Concluzionând, în considerarea celor anterior învederate, contestatorul apreciază că se impune modificarea documentației de atribuire în sensul celor arătate, lucrările de metrou fiind similare celor de cale ferată din perspectiva serviciilor de proiectare.

Prin punctul de vedere nr. 114/19.01.2022, înregistrat la CNSC cu nr. 2471/20.01.2022, ... - SA, consideră contestația formulată de ... SA ca fiind nefondată, pentru considerentele dezvoltate în continuare.

Entitatea contractantă considera că nu este oportună modificarea documentației de atribuire în sensul acceptării lucrărilor de metrou, pentru proiectarea categoriilor de lucrări suprastructură c.f., terasamente c.f., lucrări de artă - cale ferată (poduri/podețe/pasaje și/sau viaducte), instalații de semnalizare c.f. (Centralizare electronică și ETCS nivel 2), telecomunicații c.f. (inclusiv GSM-R), energoalimentare c.f.(inclusiv SCADA), linie de contact c.f., întrucât cerința privind experiența similară a fost introdusă în conformitate cu art.191 din Legea nr.99/2016 privind achizițiile sectoriale.

În acest sens, entitatea contractantă susține că a avut în vedere specificul, cantitatea și complexitatea lucrărilor ce urmează să fie executate, în măsura în care informațiile privind tipul prestărilor și lucrărilor specificate sunt relevante pentru îndeplinirea contractului.

În susținerea afirmației, achizitoarea învederează faptul că în Strategia de contractare nr. 1.D/2/2698 din 10.12.2021 au fost justificate, din punct de vedere tehnic, motivele excluderii domeniilor metrou și tramvai din experiența similară pentru categoriile de lucrări de cale ferată.

De asemenea strategia de contractare a fost verificată de Agenția Națională pentru Achiziții Publice care a transmis Avizul conform condiționat nr. 27780 din 27.12.2021. În acest aviz, nu a fost considerată restrictivă excluderea domeniilor metrou și tramvai din experiența similară pentru categoriile de lucrări suprastructură c.f., terasamente c.f., instalații de semnalizare c.f. (Centralizare electronică și ETCS nivel 2), telecomunicații c.f. (inclusiv GSM-R), energoalimentare c.f. (inclusiv SCADA), linie de contact c.f.

În justificarea cerinței privind experiența similară menționată în Strategia de contractare, entitatea contractantă reține următoarele:

1. Gabaritul de liberă trecere este conturul geometric transversal limită, în plan vertical perpendicular pe axa longitudinală a căii, în interiorul căruia, afară de materialul rulant, nu se admite să pătrundă nici o parte a construcțiilor (poduri, tuneluri, pasaje superioare, pasarele, etc.) sau instalațiilor fixe și nici materiale sau obiecte depozitate de-a lungul liniei curente sau în stații. Fac excepție instalațiile care în timpul funcționării acționează direct asupra materialului rulant ca frânele de cale, instalațiile liniei de contact, brațul coloanelor hidraulice, elevatoarele de cărbuni etc., cu condiția ca acestea să fie astfel amplasate încât în stare de repaus să nu vină în contact cu acele elemente ale materialului rulant asupra cărora, acționează în timpul funcționării.

2. Poza traverselor

La construcția liniilor noi, la refacția și la reparații radicale, traversele se așază la poza reglementară.

Numărul de traverse pe km depinde de intensitatea traficului pe linie curentă, poziția căii în plan, aliniament și curbe cu raza mai mare de 500 m) sau curbe cu raze sub 500m, felul și destinația liniilor din stații, triaje, depouri și ateliere. Nu se admite ca oblicitatea traverselor sau deplasarea lor față de planul de poză reglementar (diagramă) să depășească 10 cm. Lărgimea căii (ecartamentul nominal) măsurat între fețele interioare ale ciupercii șinelor la 14 mm sub fața de rulare, în aliniament și în curbe cu raza mai mare de 350 m trebuie să fie de 1435 mm.

Ecartamentul nominal în curbe cu raze de 350 m și mai mici se stabilește în funcție de mărimea razei prin sporirea valorii de 1435 mm, respective 1433 mm cu o cantitate "S" denumită supralărgire și a cărei valoare este de :

$S = 25 \text{ mm}$ pentru $R = 100 - 150 \text{ m}$ $S = 20 \text{ mm}$ pentru $R = 151 - 250 \text{ m}$ $S = 10 \text{ mm}$ pentru $R = 251 - 350 \text{ m}$ Supralărgirea se dă pe lungimea întregii curbe circulare și se realizează prin deplasarea firului interior al căii.

Pierderea supralărgirii se face liniar cu variația de cel mult 1 mm/m, cu excepția curbilor după aparatele de cale de pe liniile abătute unde aceasta se va face cu cel mult 2mm/m. În cazul racordărilor scurte pentru respectarea condiției de variație a supralărgirii pierderea supralărgirii se prelungește în aliniament.

3. Toleranțe la ecartament

Fată de ecartamentul nominal pe liniile cu prismă de balast indiferent de felul traverselor se admit următoarele toleranțe:

a — la construcții și refacții de linii cu material nou: + 4 mm față de 1433 + S - 1 mm față de 1433 + S

b — la construcții și refacții de linii cu material semi bun, precum și la reparații radicale și reparații periodice:

+5 mm față de 1435 + S -3 mm față de 1435 + S

Valorile de la punctele a și b trebuie să se întindă uniform cu variație de cel mult 1 mm/m cu excepția curbilor după aparatele de cale de pe liniile abătute unde se admite o variație de cel mult 2 mm/m.

c — la liniile în exploatare în funcție de viteza maximă de circulație (V) toleranțele la ecartament (față de 1435 +S) sunt următoarele:

I.V..... > 120 km/h +5 mm / - 3 mm

I.V.V..... < 120 km/h + 10 mm/ - 3 mm

Abaterile de la ecartament, în exploatare trebuie să se întindă uniform cu o variație de cel mult 2 mm/m, cu excepția curbilor după aparatele de cale de pe liniile abătute unde se admite o variație de cel mult 3 mm/m.

4. Rosturi de dilatație

Sub influența variațiilor de temperatură, șinele de cale ferată își sporesc sau își reduc lungimea după cum temperatura crește sau scade.

La sistemele moderne de alcătuire a suprastructurii cu eclisaj îngrijit și cu o prindere puternică, cum este prinderea K folosită în prezent la tipul 49 și mai mare sau cu anumite prinderi elastice în curs de răspândire, modificarea lungimii șinei este într-o anumită măsură împiedicată, datorită pe de o parte frecărilor ce se produc în eclisaje și pe de altă parte rezistenței opuse de patul de balast la deplasarea în lungul căii a traverselor.

În mod similar, dilatarea este parțial împiedicată și la șinele cu prindere directă și mixtă dacă există un număr suficient de dispozitive contra fugirii șinelor întreținute continuu în stare activă.

În acest caz deplasarea capătului șinei la o anumită variație de temperatură, este mai mică decât cea care rezultă din relația stabilită la punctul 1, în același timp însă ia naștere în șină un efort axial egal cu suma forțelor ce se opun dilatării, respectiv contracției șinei.

Posibilitatea deplasării capătului șinei se realizează încă de la montarea căii prin asigurarea unui rost de dilatație, a cărui mărime trebuie să fie aleasă astfel ca:

— să nu provoace șocuri puternice la trecerea roților materialului rulant;

— să permită executarea lucrărilor la linie și în timpul verii fără a se lua măsuri restrictive;

— să nu dea loc la apariția unor eforturi axiale periculoase pentru stabilitatea căii, în cazul temperaturilor ridicate sau care să producă ruperea buloanelor în cazul temperaturilor joase.

Ecartul de temperatură de care se ține seama la stabilirea mărimii rosturilor de dilatație pe rețeaua ... este de + 60C—30°C. Indiferent de valoarea stabilită pentru rosturile de montaj, o importanță deosebită o are menținerea în exploatare a unor rosturi cât mai uniforme și deci

oprirea fugirii șinelor prin strângerea prinderilor și montarea dispozitivelor contra fugirii șinelor, la liniile construite cu șine având prinderea directă ori mixtă. De asemenea în prezent construcția căii ferate se realizează prin sudarea capetelor de șină și realizarea căii fără joante în vederea creșterii gradului de confort al călătorilor și scăderea costurilor de mentenanță. Asigurarea stabilității căii în cazul creșterii sau scăderii temperaturii în șină este asigurată prin fixarea șinei în prinderi într-un ecart de temperatură de 17°-27°. Având în vedere complexitatea deosebită ingineriasca, dar și organizatorica și financiara impusa de execuția lucrărilor de reabilitare/modernizare a căii ferate, precum și experiențele anterioare similare, consideram necesar ca ofertantul sa facă dovada capacității sale prin maxim 3 (trei) contracte în domeniul contractului/specialității.

Conform prezentării și în conformitate cu studiul de fezabilitate, implementarea presupune proiectarea și execuția unor lucrări specific feroviare cu grad ridicat de complexitate de diferite tipologii constructive, tehnice și dimensionale pentru care se solicită demonstrarea experienței anterioare prin contracte similare (nu identice). Entitatea contractantă solicită demonstrarea experienței similare a ofertantului pe grupuri de specialități, acestea fiind impuse în contextul proiectării și execuției unor lucrări cu specific feroviar distinct și care trebuie să asigure implementarea specificațiilor tehnice de interoperabilitate. Grupurile de specialități pentru care se solicită experiența similară reprezintă proiectare și execuție lucrări care pot fi executate numai de către firme specializate pentru care este necesară verificarea capacității tehnice în mod distinct pe specialitățile respective. La stabilirea cerinței entitatea contractantă utilizează un raționament direct proporțional cu anvergura și complexitatea lucrărilor solicitate, în sensul că nu se solicită demonstrarea experienței similare prin executarea de lucrări identice cu caracteristici tehnice tip lungime, lățime, număr de deschideri etc., iar nivelul valoric solicitat se încadrează la 46-73% din valoarea estimată a categoriilor de lucrări. S-a stabilit aceasta valoare a plafoanelor și perioada de referință de 10 ani pentru care ofertanții pot prezenta lucrări în vederea dovedirii experienței similare pentru a asigura participarea la procedura de achiziție a cât mai multor operatori economici.

Categoriile de lucrări suprastructură c.f. și terasamente c.f., lucrări de artă - cale ferată (poduri/podețe/pasaje și/sau viaducte), instalații de semnalizare c.f. (Centralizare electronica și ETCS nivel 2) și telecomunicații c.f. (inclusiv GSM-R), energoalimentare c.f. (inclusiv SCADA) și linie de contact c.f., solicitate ca experiență similară, reprezintă activități principale ale domeniului contractului, arată entitatea contractantă.

Întrucât proiectarea lucrărilor ce se doresc a fi achiziționate este de complexitate mare, cu specific propriu căii ferate, necesitând

respectarea normelor și instrucțiilor ..., acestea nu pot fi proiectate decât de operatori economici care au experiență în operațiunile specifice acestor lucrări, evitând-se astfel să se pună în pericol siguranța circulației pe calea ferată.

Prin această cerință entitatea contractantă dorește să încheie contractul cu o societate care a executat contracte similare din punct de vedere al mărimii și activităților desfășurate și se asigură de demonstrarea faptului că ofertantul are experiența necesară pentru derularea corespunzătoare a contractului.

Excluderea din contractele similare a celor referitoare la metrou și tramvai este determinată de specificitatea domeniului feroviar, precum și de diferențele majore între caracteristicile de proiectare și de execuție a lucrărilor.

În plus, față de proiectanții pentru lucrările la infrastructura și suprastructură de metrou și tramvai, Proiectantul de căi ferate trebuie să aibă experiență în proiectarea de:

- Suprastructură linii de cale ferată:

- Prismul de piatra spartă
- Cadrul sine - traverse
- Aparat de cale
- Material mărunț de cale
- Sudarea reperelor aparatelor de cale și înglobarea acestora în

calea fără joante.

- Terasamente cf. inclusiv lucrări de artă - cale ferată (poduri/podețe/pasaje si/sau viaducte):

- Stabilirea geometriei în plan a traseului unei linii ferate astfel încât să se asigure vitezele de circulație impuse, fără a se afecta alte lucrări din vecinătate și zonele expropriate să fie minime.

- Evaluarea lucrărilor de pământ necesare la realizarea unui terasament nou de cale ferată.

- Asigurarea capacității portante a platformei, în funcție de sarcina pe osie, viteza de circulație și calitatea pământurilor existente în stratul suport

- Evaluarea lucrărilor pentru substratul căii - PSS

- Evaluarea lucrărilor de îmbunătățire a terenului de bază.
- Asigurarea scurgerii apelor meteorice din zona terasamentelor de cale ferată.

" Ziduri de sprijin pentru ramblee și deblee de cale ferată și șanțuri ranforsate. Adaptarea în execuție a sprijinirilor la situația din teren.

- Protecții de taluzuri contra eroziunilor și ravinărilor.
- Sprijiniri ale taluzurilor și versanților instabili.
- Evaluarea lucrărilor de drenare a apelor subterane.
- Evaluarea lucrărilor de ranforsare și de hidroizolare a

platformei căii.

- Programele informatice necesare pentru proiectarea lucrărilor de consolidări la terasamente sunt programe caracteristice pentru terasamentele de cale ferate și antreprenorii trebuie să le cunoască și să aibă experiență în utilizarea acestora.

- Evaluarea lucrărilor de artă - cale ferată (poduri /podețe/ viaducte) sistemele constructive specifice căii ferate (tabliere din beton armat cu grinzi înglobate, grinzi cu zăbrele cu cuva de balast) care diferă substanțial de cele rutiere, iar în cazul reabilitării c.f. pe traseul existent, pentru menținerea circulației feroviare pe perioada execuției lucrărilor, se folosesc poduri c.f. și podețe c.f. provizorii care sunt întreținute de către constructor până la recepția lucrărilor de pe firul reabilitat.

- Energoalimentare c.f. (inclusiv SCADA), linie de contact c.f.

Excluderea din contractele similare a celor referitoare la metrou și tramvai este determinată de specificitatea domeniului feroviar, precum și de diferențele majore între caracteristicile de proiectare a lucrărilor, susține achizitoarea. În ceea ce privește energoalimentarea și linia de contact, în principiu, diferențele constau în:

- o Tensiune nominală rețea tracțiune: Feroviar - 25 KV ca; Metrou - 750 Vcc; Tramvai - 750 Vcc
- o Preluare energie LC" (linie de contact): Feroviar - Linie aeriană compensată; Metrou - Șina de contact în vecinătatea căilor de rulare; Tramvai - Linie aeriană necompensată.

În ceea ce privește energoalimentarea (linia de contact, substațiile de tracțiune, SCADA) în principiu, diferențele constau în:

- o Instalațiile de energoalimentare și linie de contact, ce sunt specifice rețelelor feroviare de tracțiune electrică, iar echipamentele și aparatajele de curent alternativ sunt total diferite de cele de curent continuu specifice transportului urban. Proiectarea acestora se face în conformitate cu specificațiile tehnice de interoperabilitate și standardele feroviare în vigoare, diferite de cele de metrou și tramvai.

- o Echipamentele utilizate în cadrul Substațiilor de Tracțiune (transformatoare, separatoare, celule de medie tensiune etc.) diferă substanțial de cele utilizate la metrou și tramvai din punct de vedere constructiv cât și al caracteristicilor electrice.

- o Sistemele de Protecție a instalațiilor din cale și vecinătate pentru rețelele de curent alternativ, diferă substanțial de cele de curent continuu, din punct de vedere tipologic, tehnic și al soluției constructive - standarde specifice căii ferate SREN 50122, ID 33-77.

- o Sistemul SCADA utilizat pentru instalațiile de Teleconducere a instalațiilor de electrificare pentru calea ferată vizează proiectarea unor sisteme de management a rețelei de energoalimentare specifice traficului feroviar, caracterizate de un grad ridicat de complexitate în vederea asigurării traficului feroviar în funcție de condițiile de trafic (meteo, evenimente, revizii/reparații, închideri de linii etc.).

- Instalații de semnalizare c.f. (Centralizare electronica și ETCS nivel 2)

Entitatea contractantă învederează că Sistemul ETCS (European Train Control Sistem - Sistem European de Control al Trenului) nivel 2, așa cum se poate deduce și din titlu, este un sistem de control al trenului dezvoltat pentru căile ferate europene. Sistemul trebuie, în mod obligatoriu, să îndeplinească următoarele standarde și norme: UNISIG SUBSET 026 - Specificații privind Cerințele Sistemului ETCS ver. 2.3.0 numit Baseline V2.3.0d și EN 50129 - Aplicații pentru Căile Ferate: Sisteme Electronice pentru asigurarea Siguranței Semnalizării.

Deoarece acest sistem este obligatoriu pentru obținerea interoperabilității pe toate coridoarele feroviare Pan-Europene, folosirea unor referințe de la un sistem folosit de o administrație care are alte reguli de operare decât Uniunea Europeană și Elveția (și care nu are obligația legală, economică sau operațională de a le respecta), înseamnă că Antreprenorul nu poate dovedi conformitatea lucrărilor sale cu normele de siguranța circulației, ceea ce nu este acceptabil. Entitatea contractantă, a accesat fonduri europene pentru un proiect conform cu cerințele menționate mai sus și în consecință nu poate accepta riscul unor abateri de la standarde pentru sistemul pe care urmează să îl implementeze, arată achizitoarea.

De asemenea entitatea contractantă insistă să se rețină aspectul potrivit căruia contractul ce face obiectul acestei proceduri se încadrează nu numai într-un obiectiv de interes național, ci și în acela de interes European, întrucât sistemul ce urmează să fie implementat în cadrul proiectului trebuie să asigure interoperabilitatea pe coridorul IV Pan European, și implicit la standardele specifice coridoarelor europene de transport, standarde adoptate de România prin ratificarea convențiilor europene și internaționale. Finanțarea europeană acordată pentru acest proiect a avut în vedere inclusiv aceste particularități, pe care entitatea contractantă, în calitate de beneficiar al finanțării, este obligată să le respecte, fără a putea avea o marjă de apreciere sau discreție în acest sens. Scopul principal al acestei proceduri de achiziție este implementarea unui sistem ETCS nivel 2 conform UNISIG SUBSET 026 ver 2.3.0 (Baseline V2.3.0d).

Astfel, achizitoarea invocă punctul 39 Din Memorandumul de înțelegere TSI în se precizează:

„TSI (Specificație Tehnică de Interoperabilitate) conține cerințele legale în vigoare. Părțile trebuie să țină seama că Versiunea de Baseline 2.3. Od și versiunea viitoare de Baseline 3 constituie singura referință legală. În acest context este important să subliniem că liniile (de cale ferată) trebuie să fie echipate astfel încât toate trenurile care sunt conforme cu TSI CCS să poată opera fără a fi nevoie de efectuarea de teste specifice. Producătorii de echipamente se angajează să ofere pe piață doar echipamente complet compatibile (cu TSI). Managerii de

Infrastructură (adică Entitatea Contractantă) și Operatorii de material rulant se angajează să achiziționeze sisteme complet compatibile și să evite modificări naționale care pot compromite inter-operabilitatea. Asociația ERA este fermă în a cere membrilor asociației de a nu publica documente de licitație sau sa nu introducă autorizări prealabile care conțin cerințe care ar putea să nu fie compatibile cu TSI."

Cu alte cuvinte, singura referință legală acceptată de către TSI este referința pentru un sistem ETCS nivel 2 conform Baseline v2.3.0d. *Per a contrario*, nu se acceptă un eventual sistem superior sistemului ERTMS nivel 2, deoarece practica europeană și națională nu a confirmat existența și funcționarea unui astfel de sistem. Sistemul ERTMS nivel 2 este impus ca o condiție de eligibilitate, astfel că folosirea de referințe sau experiență în alte sisteme contrazice scopul Comisiei Europene de crearea a unei zone de interoperabilitate. Sistemul ERTMS nivel 2 este cel mai complex sistem de protecție în operare comercială și nu poate fi comparat sau măsurat cu vreun alt sistem de protecție.

Prezentarea, ca experiență similară a unui sistem superior sau similar/echivalent care să poată fi acceptat pentru îndeplinirea cerințelor din documentația de atribuire, a fost adusă în fața justiției și, prin decizia CNSC nr.1699/183 C10/1769, 1776 din 07.06.2012, confirmată prin decizia civilă 2851/2012 18.07.2012 dată de curtea de Apel, s-a decis că *„argumentele autorității contractante sunt solide atât pentru solicitarea sistemului ETCS (European Train Control Sistem) nivel 2, cât și pentru solicitarea funcției eLDA, astfel că, în consecință, nu se impune modificarea prevederilor documentației de atribuire"*. Entitatea contractantă invocă faptul că are valoare de lucru judecât folosirea referințelor/experienței similare pentru sistemul ETCS nivel 2 în licitații, precizând că ERTMS nivel 2 = ETCS nivel 2 + GSM-R.

- Telecomunicații c.f. (inclusiv GSM-R)

Rețeaua de telecomunicații feroviare are o specificitate determinată de scopul acesteia de a asigura furnizarea de servicii de telecomunicații pentru siguranța circulației trenurilor și pentru exploatarea feroviară, activitate supusă unor normative feroviare. Lucrarea realizată trebuie integrată în sistemul național și european de telecomunicații feroviare.

Instalațiile de telecomunicații feroviare au ca scop asigurarea comunicațiilor specifice pentru asigurarea siguranței circulației feroviare și desfășurarea activităților de exploatare feroviară.

Instalațiile de telecomunicații feroviare reprezintă o rețea închisă, fără acces dinspre rețelele de telecomunicații publice. Pentru a se asigura comunicațiile reglementate prin normativele feroviare, o parte din mijloacele utilizate sunt speciale, nefiind utilizate în alte rețele de telecomunicații.

În conformitate cu Ordinul MT 290/2000, instalațiile de telecomunicații feroviare corespund clasei de risc 1A. OMT 290/2000

instituie obligativitatea ca în domeniul transportului feroviar toate produsele și/sau serviciile destinate utilizării în activități de construire, modernizare și reparare a infrastructurii feroviare, pentru a fi admise din punct de vedere tehnic trebuie să fie realizate de către furnizori feroviari autorizați și supravegheați din punct de vedere tehnic.

Instalațiile de telecomunicații feroviare (ansamblu de echipamente de telecomunicații care asigură intercomunicarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației, în legătură cu circulația trenurilor) trebuie să îndeplinească condițiile de siguranța circulației feroviare impusă prin regulamente, instrucțiuni și norme de specialitate ale CNCF ... SA privind circulația trenurilor și întreținerea instalațiilor, conform:

- Regulamentul de exploatare tehnică RET 002/2001, cap. IV, Instalații feroviare secțiunea 12: Instalații de telecomunicații, Secțiunea 13: Instalații de electroalimentare, Cap. 6 Sisteme, echipamente și produse informatice

- Instrucția pentru întreținerea și repararea instalațiilor TTR nr. 350-Ediția 1994.

Toate categoriile de lucrări solicitate ca experiență similară reprezintă activități principale ale domeniului contractului.

Din Procesul verbal nr. 149346/28.02.2019 și procesul verbal încheiat în data de 14.07.2021, având ca Beneficiar ... SA, se poate constata faptul că categoriile de lucrări care au fost evidențiate de ... SA, în calitate de entitate contractantă, ca fiind diferite de cele de la metrou, nu se regăsesc în documentația tehnică de proiectare elaborată de ... SA, potrivit celor subliniate mai jos:

- Fundația căii ferate de rulare de la metrou, nu este similară cu Suprastructură linii de cale ferată,
- Calea de rulare de la metrou nu este similară cu Terasamente cf. inclusiv lucrări de artă - cale ferată (poduri/podețe/pasaje și/sau viaducte)

- Lucrări de automatizare trafic (nivelul tehnic deja în funcție a instalației traficului la metrou, exemplu nivelul CBTC - Communications Based Train Control, permite în viitor circulația trenului fără mecanic la bord, neavând nevoie de circuite electronice de cale, fără afectarea căii de rulare, semnale laterale de circulație, realizând capacitate maximă de transport) nu sunt similare cu Instalații de semnalizare c.f. (Centralizare electronica și ETCS nivel 2)

- Instalații pentru curenți slabi nu sunt similare cu Telecomunicații c.f. (inclusiv GSM-R)

- Instalații electrice - alimentare cu energie electrică a obiectivului de la furnizor prin stația de transformare, la o tensiune de 20

kV nu sunt similare cu Energoalimentare c.f.(inclusiv SCADA). linie de contact c.f.

- Fir aerian nu este o noțiune specifică căii ferate și nu avem cunoștință care este funcționalitatea acestuia.

Experiența similară solicitată nu este identică cu scopul contractului, deoarece pentru specialitatea lucrări de artă - cale ferată (poduri/podețe/pasaje și/sau viaducte) și pentru specialitatea lucrări de construcție nouă și/sau modernizare și/sau reparație și/sau reabilitare tunel nu s-a solicitat ca aceasta să fie strict în domeniul calea ferată și să nu cuprindă domeniile metrou și tramvai.

Achiziția arată că pentru Lot 1: Proiectare și Execuție a lucrărilor aferente obiectivului de investiții "*Electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj Napoca - Oradea - Episcopia Bihor, Lot 1 Cluj Napoca - Aghireș*", valoarea estimată a serviciilor de proiectare este de 37.609.393,78 Lei, fără TVA.

Din punct de vedere valoric, Ofertantul trebuie să facă dovada că a prestat și a dus la bun sfârșit în ultimii 5 ani (perioada ce se calculează de la data limita de depunere a ofertelor), servicii de proiectare în domeniul de cale ferată, cel puțin pentru specialitățile suprastructură c.f., terasamente cf, lucrări de artă - cale ferată (poduri/podețe/pasaje și/sau viaducte), instalații de semnalizare c.f. (Centralizare electronica și ETCS nivel 2), telecomunicații c.f. (inclusiv GSM-R), energoalimentare c.f.(inclusiv SCADA), linie de contact c.f. în valoare cumulată de minimum 26.000.000 lei fără T.V.A. prin prezentarea a minim 1 contract, maxim 5 contracte.

Totodată, se arată că Pentru Lot 2: Proiectare și Execuție a lucrărilor aferente obiectivului de investiții "*Electrificare și reabilitare linie CF Cluj Napoca - Oradea - Episcopia Bihor*" Lot 2 Aghireș - Poieni valoarea estimată a serviciilor de proiectare este de 35.931.009,66 Lei fără TVA.

Din punct de vedere valoric, Ofertantul trebuie să facă dovada că a prestat și a dus la bun sfârșit în ultimii 5 ani (perioada ce se calculează de la data limita de depunere a ofertelor), servicii de proiectare în domeniul de cale ferată, cel puțin pentru suprastructură c.f., terasamente cf, lucrări de artă - cale ferată (poduri/podețe/pasaje și/sau viaducte), instalații de semnalizare c.f. (Centralizare electronica și ETCS nivel 2), telecomunicații c.f. (inclusiv GSM-R), energoalimentare c.f. (inclusiv SCADA), linie de contact c.f. în valoare cumulată de minimum 25.000.000 lei fără T.V.A. prin prezentarea a minim 1 contract, maxim 5 contracte.

Entitatea contractantă concluzionează că nivelul de experiență solicitat nu este identic cu valoarea estimată a activității de proiectare din cadrul contractului.

În ceea ce privește experiența profesională specifică solicitată expertului proiectare infrastructură feroviară, respectiv participarea pe o

poziție similară la elaborarea unei documentații tehnico-economice (studii de fezabilitate, revizuire studii de fezabilitate, proiecte tehnice de execuție, detalii de execuție, revizuire proiecte tehnice de execuție, documentații de avizare a lucrărilor de intervenții) în cadrul unui contract în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de infrastructură de cale ferată (se exclud ... și tramvaiul), aceasta a fost stabilită prin prisma activităților și responsabilităților specifice ale acestuia, și anume:

1. Răspunde de toate aspectele legate de proiectarea soluțiilor propuse, de interpretarea datelor rezultate din studiile efectuate și de alegerea celei mai bune soluții pentru realizarea lucrărilor de infrastructură feroviară, pentru elaborarea documentației finale pentru Proiectul Tehnic

2. Verifică și răspunde de conformitatea realizării serviciilor în conformitate cu prevederile Caietului de Sarcini, cu Graficul de Execuție și cu legislația națională și europeană în vigoare,

3. Coordonează întocmirea documentației de specialitate infrastructura feroviară din cadrul Proiectului Tehnic (parte scrisă și planșe) conform cerințelor Caietului de Sarcini și respectă instrucțiunile Managerului de proiect cu privire la solicitările Entității Contractante pentru corectarea și completarea acestei documentații,

4. La solicitarea Managerului de proiect, participă la ședințele organizate împreună cu Entitatea Contractantă și la ședințele de avizare a Proiectului Tehnic,

5. Participă la vizite pe teren organizate de Managerul de proiect.

Astfel, entitatea contractantă susține diferențele între activitatea unui expert proiectare infrastructură feroviară de cale ferată și activitatea unui expert proiectare infrastructură de metrou, prin diferența dintre domeniul specialităților feroviare față de cele specifice domeniului metrou și tramvai, ce au fost enumerate mai sus.

Totodată, entitatea contractantă consideră că prezenta contestație nu face decât să tergiverseze procedura de achiziție sectorială, lezând atât interesele entității contractante, cât și interesele naționale, crescând riscul de decommitere a absorbției fondurilor europene, finanțarea contractului fiind asigurată din Programul Național de Redresare și Reziliență, program pentru care România trebuie să semneze în acest an 50% din contractele finanțate.

Fașă de cele prezentate, entitatea contractantă solicită respingerea cererilor contestatorului ... SA și menținerea prevederilor documentației de atribuire așa cum a fost publicată în SEAP.

Prin adresa înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 5238/01.02.2022, ... SA formulează concluzii scrise, învederând următoarele:

1. Referitor la solicitarea privind modificarea cerinței din Fișa de date, Cap. III.1.3.a) și din Anexa la Fișa de date, în sensul acceptării

lucrărilor de metrou în susținerea cerințelor de experiență similară pentru serviciile de proiectare, ... SA reiterează că entitatea contractantă a specificat în cadrul Fișei de date, la capitolului Capacitate tehnică și/sau profesională, faptul că *"Domeniile C.F. se refera la calea ferată și nu cuprind domeniile metrou și tramvai"*

Raportat la cerințele documentației de atribuire și a specializărilor solicitate, petentul susține că a dovedit că mențiunea potrivit căreia *"Domeniile c.f. se refera la calea ferată și nu cuprind domeniile metrou și tramvai"*, este nerezonabilă și disproporționată fiind de natură a încalca legislația achizițiilor publice care a legiferat cu titlu de obligație pentru entitățile contractante obligația de a solicita dovedirea cerințelor de experiență similară prin prezentarea de lucrări/servicii similare, și nicidecum identice, cu cele care fac obiectul achiziției.

Mai mult, chiar entitatea contractantă invocă la Capitolul III.1.9 *Legislație aplicabilă* din Fișa de date, aplicabilitatea Ordinului Ministerului Transporturilor nr. 290/2000 modificat prin OMT nr. 2068/2004, care reglementează admiterea tehnică a produselor si/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 ..., arată contestatorul.

În cuprinsul Ordinului antementionat se arată faptul că prestarea serviciilor privind întreținerea materialului rulant, precum și construirea, modernizarea, repararea și întreținerea infrastructurii de transport feroviar și cu ... sunt servicii feroviare critice.

Astfel, Ordinul confirmă faptul că cerințele tehnice pentru serviciile și produsele utilizate în domeniul transportului feroviar și cu ... sunt similare și comparabile, în toate componentele (șina, traverse, prinderi, piatră spartă, aparate de cale, opritoare de cale, balast, geogrila, geotextil, drenuri colectoare, treceri la nivel, panouri fonoabsorbante etc.), subliniază petentul.

De asemenea, Instrucția 314M privind normele și toleranțele pentru construcția, reparația și întreținerea căii de rulare la metrou care este derivată din Instrucția 314..., afirmă contestatorul.

Chiar entitatea contractantă care prin Punctul de vedere formulat arata următoarele:

"Experiența similară solicitată nu este identică cu scopul contractului, deoarece pentru specialitatea lucrări de artă - cale ferată (poduri/podețe/pasaje si/sau viaducte) și pentru specialitatea lucrări de construcție nouă si/sau modernizare si/sau reparație si/sau reabilitare tunel nu s-a solicitat ca aceasta să fie strict în domeniul calea ferată și să nu cuprindă domeniile metrou și tramvai".

Prin urmare, potrivit ... SA, entitatea contractantă susține faptul că pentru:

- *specialitatea lucrări de artă - cale ferată (poduri/podețe/pasaje si/sau viaducte) si*

- *specialitatea lucrări de construcție noua si/sau modernizare si/sau reparație si/sau reabilitare tunel,*

nu s-a solicitat ca aceasta să fie strict în domeniul calea ferată și să nu cuprindă domeniile metrou și tramvai, deși excluderea acestor specialități din categoria celor pentru care nu se acceptă experiența din domeniul metrou nu este prevăzută niciunde în documentația de atribuire, dar în același timp, pentru celelalte specialități se exclude domeniul metrou din categoria domeniului cale ferată.

În acest sens, ... SA solicită obligarea entității contractante la adoptarea măsurilor de remediere ce se impun ca urmare a susținerilor din Punctul de vedere formulat prin care se arată explicit faptul că pentru specialitatea lucrări de artă - cale ferată (poduri/podețe/pasaje și/sau viaducte) și specialitatea lucrări de construcție nouă și/sau modernizare și/sau reparație și/sau reabilitare tunel nu sunt excluse lucrările din domeniul metrou.

Din aceasta perspectivă, contestatorul apreciază faptul că excluderea celorlalte specialități din categoria lucrărilor pentru care se acceptă experiența din domeniul metrou este arbitrară, discreționară, neavând la baza niciun argument pertinent care să fie justificat din punct de vedere tehnic.

De asemenea, petentul evidențiază faptul că în Strategia de contractare entitatea contractantă a arătat faptul ca *"Se accepta și lucrări superioare din punct de vedere al complexității obiectului contractului conform prevederilor art. 5 alin. (1) din Instrucțiunea ANAP nr. 2/2017"*.

În fapt, potrivit art. 5 din Instrucțiunea ANAP 2/2017 *"(1) Nu se poate solicita demonstrarea experienței similare prin furnizarea de produse/prestarea de servicii/execuția de lucrări identice cu cele care fac obiectul contractului de achiziție publică/de achiziție sectorială/acordului-cadru care urmează a se atribui, pentru a nu se restrânge competiția, fiind necesar sa fie permise și cele similare sau superioare din punctul de vedere al complexității si/sau scopului"*, arată petentul.

Prin urmare, entitatea contractantă a aplicat trunchiat textul citat limitându-se la a include în sfera serviciilor permise doar pe cele superioare celor care fac obiectul prezentei proceduri deși textul menționează în mod explicit ca pentru a nu se restrânge competiția, este necesar sa fie permise și cele similare, opinează autorul.

Și în Strategia de contractare, pag. 9, entitatea contractantă arată în mod explicit faptul că pentru Cerința - lucrări de artă - cale ferată (poduri/podețe/pasaje si/sau viaducte) domeniile c.f. se refera la calea ferată și nu cuprind domeniile metrou și tramvai;

Mai mult, în Referatul de necesitate la Etapa de proiectare se menționează următoarele:

"Proiectul tehnic se va elabora conform reglementarilor legale în vigoare, respectiv Hotărârea 907/2016 privind etapele de elaborare și

conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, cu modificările ulterioare.

Documentațiile tehnico-economice pot fi realizate numai de proiectanți de specialitate ce dețin acordurile tehnice feroviare eliberate de AFER pentru "Servicii de proiectare, expertizare și consultanță în domeniul infrastructurii feroviare".

Astfel, raportat la propriile susțineri ale entității contractante, inclusiv un proiectant de specialitate în domeniul ... poate realiza documentațiile tehnico-economice ce fac obiectul prezentei proceduri, în condițiile în domeniul metrou se obține același tip de acordare, respectiv pentru "Servicii de proiectare, expertizare și consultanță în domeniul infrastructurii feroviare", potrivit contestatorului.

În combaterea susținerilor entității contractante, contestatorul aduce argumente tehnice care probează faptul că serviciile prestate în domeniul metrou sunt similare sau chiar superioare din punct de vedere al complexității și/sau scopului urmărit, întocmai cum prevede legislația achizițiilor publice.

- Raportat la *gabaritul de liberă trecere* la care se referă entitatea contractantă la pct. 1 din punctul de vedere înaintat:

Susținerile ... sunt neîntemeiate având în vedere că specificațiile tehnice enumerate nu sunt proprii infrastructurii feroviare, acestea regăsindu-se și în domeniul metrou astfel:

- Gabaritul materialului rulant are aceeași definiție indiferent de destinația liniei (CF, metrou sau tramvai).

- Sunt definite aceleași tipuri de cale, instalațiile liniei de contact, brațul coloanelor hidraulice, elevatoarele de cărbuni etc., cu condiția ca acestea să fie astfel amplasate încât în stare de repaus să nu vină în contact cu acele elemente ale materialului rulant asupra cărora, acționează în timpul funcționării.

Astfel, conform celor anterior menționate caracteristicile gabaritului la metrou sunt în perfectă concordanță cu cele ale gabaritului de cale ferată.

- Raportat la *poza traverselor* la care se referă entitatea contractantă la pct. 2 din punctul de vedere înaintat:

Suprastructură căii de rulare este identică, cu mențiunea că, în cazul căii ferate convenționale se utilizează traverse de lemn sau beton, iar în cazul proiectelor de metrou se utilizează, atât traverse de lemn, și beton cu sau fără antretoaza (o bară de oțel care unește cele două blocuri de beton), cât și blocheți izolați (elemente de beton armat înglobat).

Traversele (de lemn, beton, blocheți din beton cu antretoaza sau blocheți individuali) se poziționează similar, neexistând din aceasta

perspectiva niciun considerent de natură tehnică pentru excluderea experienței similare în serviciile de proiectare din domeniul metrou.

În cazul ambelor sisteme de transport sunt utilizate aceleași tipuri de sine. Deși există o diferență de 3 mm de ecartament între metrou și calea ferată convențională, din punct de vedere al proiectării, aceasta nu poate influența calitatea finală a proiectului, având în vedere ca geometria în plan, cât și în profilul longitudinal dintre cele două tipuri de transport sunt asemănătoare, cum ar fi: supralărgirea, supraînălțarea sau declivitatea căii.

Lărgimea căii (ecartamentul nominal) la metrou este măsurat între fetele interioare ale ciupercii șinelor la 14 mm sub planul tangent comun suprafețelor de rulare, în aliniament și curbe cu raza $R \geq 300$ m, ecartamentul trebuie să fie de 1432 mm.

Și la metrou se folosește supralărgirea în curbe, supralărgire care se realizează tot la firul interior.

Supralărgirea se câștigă sau se pierde pe lungimea curbei progresive, atingând maximum pe zona curbei cu raza constantă, pentru materialul rulant, indiferent de destinația acestuia – metrou sau cale convențională.

Supralărgirea se aplică numai la curbe cu raza mai mică de 300 m, diferențiat:

$S = 20$ mm pentru $R = 50 - 100$ m

$S = 15$ mm pentru $R = 101 - 150$ m

$S = 11$ mm pentru $R = 151 - 199$ m

$S = 8$ mm pentru $R = 200 - 300$ m

$S = 0$ mm pentru $R \geq 300$ m

Supralărgirea din curbele circulare trebuie să se piardă în aliniamente cu cel mult 1 mm/m, cu excepția curbilor de pe liniile abătute ale aparatelor de cale unde pierderea se face cu maximum 2 mm/m.

La curbele fără racordări progresive, supralărgirea se pierde în aliniamentele ce preced și urmează curbă.

Rezultă astfel că atât poza traverselor, cât și ecartamentul/supralărgirea de la metrou sunt similare celor din domeniul cale ferată, caracteristicile constructive ale căii de rulare fiind identice în cele două domenii.

Prin urmare, susținerile ... sunt vădit neîntemeiate și cu siguranță nu pot fi considerate justificări pertinente care să permită excluderea experienței din domeniul metrou aferente serviciilor de proiectare.

Niciunul din argumentele ... nu demonstrează lipsa capacității ofertantului care deține experiența în domeniul metrou de a proiecta lucrările aferente prezentei proceduri de atribuire.

- Raportat la *toleranțe la ecartament* la care se referă entitatea contractantă la pct. 3 din punctul de vedere înaintat:

Toleranțele la ecartament sunt precizate în Instrucția 314M, după cum urmează:

- a) la construcție, toleranțele de montaj în cale sunt de +3 mm și -2 mm fata de ecartamentul nominal în aliniament și fata de ecartamentul nominal + supralărgire în curbe;

- b) în exploatare, toleranțele sunt de +10 mm și -3 mm față de ecartamentul nominal în aliniament și față de ecartamentul nominal + supralărgire în curbe;

- c) de intervenție imediată (în maxim 24 ore) în exploatare sunt +12 mm și -3 mm;

- d) la reparația periodică, toleranțele sunt de +5 mm și -2 mm față de ecartamentul nominal în aliniament și curbe cu $R \geq 300$ m și ecartamentul nominal + supralărgire în curbele cu $R < 300$ m;

- e) valorile limita admise pentru ecartament sunt $1429 \text{ mm} \leq e + s \leq 1464 \text{ mm}$.

Toleranțele de mai sus trebuie să se întindă uniform, cu o variație de 0,5 mm/m la construcție, refacție și reparație periodică, respectiv de maxim 1 mm/m în exploatare.

Prin urmare, deși sunt mici diferențe între valorile aferente celor două tipuri de transport, soluțiile ingineresti care definesc toleranțele privind ecartamentul căii sunt aceleași, fapt de natură a dovedi capacitatea ofertantului care deține experiență în domeniul metrou de a proiecta lucrările aferente prezentei proceduri de atribuire.

- Raportat la *rosturi de dilatație* la care se referă entitatea contractantă la pct. 4 din punctul de vedere înaintat:

... SA apreciază că nici acest argument invocat de ... nu poate fi luat în considerare în condițiile în care ... este un mijloc de transport care circula atât în subteran, cât și la suprafață.

În Europa, aproape toate țările au cel puțin un serviciu feroviar metropolitan care implica transportul cu ... de suprafață.

De asemenea, în România a fost proiectat și executat un segment de suprafață în zona Stației și Depoului Berceni (ieșire la nivelul stației supraterane și pentru utilizarea liniei de probe supraterana) pe Magistrala 2 încă din anul 1986, fiind în discuție și alte proiecte care vizează transportul cu ... de suprafață.

Astfel, sunt multiple trasee/zone care sunt identice din punct de vedere al comportamentului la solicitări de temperatura cu liniile de calea ferată convențională.

Aceste linii de la suprafața au fost proiectate conform prescripțiilor de proiectare ale liniilor de cale ferată.

Și la metrou se folosește și s-a folosit prinderea K, în ultima vreme trecându-se la prinderi elastice (prindere K convertită elastic, Pandrol E-clip, Pandrol Fast-clip), soluție care rezultă din necesitatea reducerii vibrațiilor și a zgomotului transmis imobilelor învecinate.

Suplimentar contestatorul face referire la Rosturile de dilatație utilizate la capătul căii fără joante: aceste rosturi sunt tratate în *"Instrucția pentru alcătuirea, întreținerea și supravegherea căii fără joante la metrou"*, fapt ce denotă similitudinea operațiunilor dintre cele două moduri de transport.

Prin urmare, toate preținsele argumente invocate de entitatea contractantă în susținerea cerinței experienței similare contestată, nu sunt de natură a justifica în mod pertinent excluderea activităților de proiectare din domeniul

- Față de susținerile din cadrul Strategiei de contractare, invocate de entitatea contractantă ca preținse argumente în susținerea cerinței de experiență similară, contestatorul argumentează:

... este un obiectiv de natura feroviară.

Lucrările specifice ... sunt, din anumite puncte de vedere, mai complexe decât lucrările de cale ferată.

Sistemul de dispecerat la metrou gestionează mai multe tipuri de instalații de semnalizare și siguranța traficului.

Susținerea entității contractante potrivit căreia lucrările nu pot fi executate decât de firme specializate, nu poate reprezenta un argument în susținerea cerinței de experiență similară în condițiile în care firmele de proiectare pentru metrou sunt firme de specialitate.

Atât ... cât și calea ferată convențională sunt supuse agrementării AFER, în ambele domenii fiind obligatorie și necesară obținerea și menținerea acestei agrementări.

Includerea celor două domenii în clasa 1A de risc, conform OMT nr. 140/2000, privind agrementarea AFER, susține similaritatea celor două domenii.

În ceea ce privește ... SA, contestatorul subliniază faptul că aceasta a fost proiectantul general și de specialitate al întregii infrastructuri de transport feroviar cu ..., având o experiență de peste 46 de ani în domeniu.

Ar fi eminamente greșit să se susțină ca o firmă de proiectare metrou cu proiecte dezvoltate la nivel național și internațional nu poate fi considerată o firmă de specialitate și în raport cu care nu s-ar putea verifica îndeplinirea cerințelor privind capacitatea tehnică distinct pe fiecare specialitate, consideră contestatorul.

- Sub aspectul experienței în proiectarea suprastructurii linii de cale ferată invocată de achizitoare, petentul susține că proiectanții au aceleași studii de specialitate atât la metrou, cât și la calea ferată.

Suprastructură căii de rulare este practic identică, cu mențiunea ca, în cazul căii ferate convenționale se utilizează traverse de lemn sau beton, iar în cadrul proiectelor de metrou se utilizează, atât traverse de lemn, cât și de beton cu sau fără antretoaza (o bară de oțel care unește cele două blocuri de beton), cât și blochezi izolați (elemente de beton armat înglobat).

În cazul ambelor sisteme de transport sunt utilizate aceleași tipuri de șine. Deși există o diferență de 2 – 3 mm de ecartament între metrou și calea ferată convențională, din punct de vedere al proiectării, aceasta nu poate influența calitatea finală a proiectului, având în vedere ca geometria în plan, cât și în profilul longitudinal dintre cele două tipuri de transport sunt asemănătoare, cum ar fi: supralărgirea, supraînălțarea sau declivitatea caii.

Nu în ultimul rând, în ceea ce privește aparatele de cale, acestea sunt asemănătoare, atât în ceea ce privește ..., cât și calea ferată convențională, ambele având în componenta aparate de cale cu tangenta de 1:9, Raza 190 sau 300m.

Mai mult, valoarea de investiție privind suprastructură căii de rulare este asemănătoare.

Prin urmare, toate elementele suprastructurii căii la liniile de metrou sunt identice celor de la calea ferată.

- Cu privire la Terasamente cf, inclusiv lucrări de artă - cale ferată (poduri/podețe/pasaje si/sau viaducte), Stabilirea geometriei în plan a traseului unei linii este identică ca mod de abordare atât la metrou, cât și la calea ferată, afirmă petentul.

Totodată, contestatorul învederează inclusiv susținerile ... prin care se arată că este acceptată inclusiv experiența din domeniul metrou, motiv pentru care se impune obligarea entității contractante la modificarea documentației de atribuire conform celor susținute.

- În ce privește energoalimentarea c.f.(inclusiv SCADA), linie de contact c.f.

Asigurarea alimentării tracțiunii electrice la metrou, la tensiunea nominală de 750Vcc (tensiune ce poate varia funcție de soluția adoptată per obiectiv între 750Vcc sau 1500Vcc), considerând inclusiv gradul de rezervare specific al surselor de Electro-alimentare (de 100% prin fiderii de alimentare, respectiv 200% prin buclele de transfer la medie tensiune, specifice, realizate intern), face ca sistemul de Electro-alimentare și distribuție la medie tensiune a rețelei de metrou, considerând inclusiv funcțiile de protecții specifice, să fie unul cu un grad de complexitate superior celui de cale ferată.

Astfel, la proiectarea și execuția sistemului de electroalimentare al ..., compania ... SA a proiectat, de mai bine de 45 de ani, scheme

complexe de Electro-alimentare, distribuție, protecție și rezervare la medie tensiune (6(12)kV și 20(24)kV) curent alternativ și a realizat cu personal propriu, inclusiv calculul și parametrizarea valorilor de protecție specifice la medie tensiune, joasă tensiune, cât și curent continuu, asigurând pe de-o parte energia necesară tracțiunii electrice propriu zise (prin dimensionarea, alimentarea și protecția: grupurilor trafo-redresoare, a liniilor de alimentare și a trenurilor de metrou), alimentarea și automatizarea serviciilor generale (a tuturor instalațiilor electro-energetice și electro-mecanice din cadrul obiectivelor: stații/interstații), inclusiv a sistemelor de monitorizare și control al circulației trenurilor de metrou.

Suplimentar specialiștii electro-energetici din cadrul ... SA au proiectat, calculat și implementat sisteme de recuperare locală a energiei electrice de frânare și sisteme de compensare a factorului de putere.

Pentru realizarea rețelelor de metrou, la nivelul studiilor de prefizabilitate, fezabilitate și proiect tehnic de execuție, ... SA a prevăzut inclusiv soluțiile de alimentare prin stații de transformare c.a. 110/20kV dedicate specificului de putere.

Totodată, față de rețeaua de căi ferate, a cărei rețea de tracțiune este alimentată la medie tensiune 25kV monofazat – pe tronsoane, în curent alternativ, specialiștii din cadrul companiei noastre au proiectat soluții durabile pentru realizarea alimentării în curent continuu a ramelor de metrou în sistem „dublu flotant” izolat de pământ (în sistem închis). Conform standardului SR EN 50122 *„Aplicații feroviare. Instalații fixe. Securitate electrică, legare la pământ și circuit de retur”*, implementat în cadrul instalațiilor electrice de metrou, sistemele proiectate și construcția cailor de rulare (blocheți, fundație de cale, izolatori etc.) trebuie să asigure un curent maxim de dispersie de 2,5mA/km.

- În ce privește Sistemul SCADA utilizat pentru instalațiile de Teleconducere a instalațiilor de electrificare pentru calea ferată:

Sistemele SCADA/BMS proiectate și implementate în cadrul rețelelor de metrou asigură monitorizarea, comanda și controlul în timp real (<1sec), analiza și post analiza la evenimente și avarii, a sistemelor electro-energetice și electro-mecanice aferente, precum (dar fără a ne limita la): sisteme de alimentare, distribuție și protecție la medie tensiune și curent continuu, instalații electrice – iluminat/prize/forța, instalații electromecanice – stații de pompare incendiu/ape de infiltrații, ventilații locale/generale normale/desfumare, escalatoare/lifturi, echipamente de monitorizare și limitare tensiuni, etc. Rețeaua de metrou este similară din punct de vedere al complexității sistemelor SCADA în vederea asigurării traficului feroviar (cu ...) în funcție de condițiile de

mediu, temperatura, la evenimente/avarii, în condiții de revizii/reparații planificate sau nu, etc., arată contestatorul.

În consecință, sistemele de energoalimentare specifice rețelei de metrou implică un grad de dificultate tehnică similar cu cel de cale ferată, în anumite privințe chiar superior acestuia, apreciază petentul.

- Instalații de semnalizare c.f. (Centralizare electronica și ETCS nivel 2)

Pe rețeaua de metrou din București (Magistrala 5) s-a implementat un sistem de siguranță a traficului de o complexitate foarte mare – tip CBTC (Communication Based Train Control) sistem care acoperă aceleași tipuri de servicii ca și cele solicitate la calea ferată convențională, permițând o capacitate de transport la 90 de secunde versus calea ferată la care capacitatea de transport se contorizează la intervale mult mai mari de timp, susține contestatorul.

Din punct de vedere al cerințelor de proiectare, în ambele domenii – metrou și cale ferată se aplică standardul EN 50129 care este un standard uzual aplicat în proiectele de metrou din Romania.

Mai mult, sistemul AVI (Identificarea automată a vagonului) realizează identificarea automată a trenului, generând prin aceasta funcție superioară gestiunea kilometrică a materialului rulant, planificarea și respectarea termenelor graficelor de revizie ale acestuia, prin compararea graficului ideal cu graficul real de mers al trenurilor, regularizarea automată a circulației și transmiterea informațiilor necesare sistemului de Informare Dinamica a Călătorilor privind poziția, identitatea și direcția trenurilor.

Prin urmare, sistemul CBTS prin aceste funcții (AVI), este superior celui ERTMS specific căii ferate, îndeplinind astfel condițiile prevăzute de legiuitor, cât și cele stabilite de ... în strategia de contractare (servicii similare sau superioare).

- Cu privire la Telecomunicații c.f. (inclusiv GSM-R)

Instalațiile de telecomunicații aferente ... sunt necesare pentru comunicații de siguranța circulației și pentru exploatarea instalațiilor aferente.

În conformitate cu Ordinul MT nr. 290/2000, instalațiile de telecomunicații corespund clasei de risc 1A.

- În ce privește instalațiile pentru curenți slabi

Instalațiile pentru curenți slabi specifice ... sunt instalații de Automatizări și Telecomunicații:

- instalații de comunicații,
- instalații pentru avizarea/informarea publicului și sonorizarea zonelor tehnice,
- instalații de supraveghere video,

- sisteme de control acces,
- instalații antiefracție,
- instalații de detectare, semnalizare și alarmare la incendii.

○ Instalațiile de comunicații sunt similare cu instalațiile proiectate pentru calea ferată, telecomunicațiile dintre stații sunt asigurate de o rețea redundanta de fibră optică și de un cablu telefonic pentru telefonie de avarie, cu derivații în toate stațiile. Instalațiile de telefonie sunt de tip operativ, administrativ și de avarie. Au la baza o centrală PABX, iar în stații sunt montate module distante.

Sistemul lucrează strict în benzile de frecvență alocate.

Suportul de transmisie este de tip radiant, cu cablu cu fantă, asigurând legătura radio atât în stații cât și pe toată lungimea traseului.

Sistemul de radiocomunicații este compus din:

- pupitru de control al dispecerului central;
- echipament dispecer central cu apel selectiv;
- unitățile de cuplare la linia telefonică;
- stații duplex;
- unitate de comandă;
- sistem de filtrare-distribuție;
- sistem radiant (cablu cu fantă);
- unități de apel selectiv;
- radiotelefoane portabile;
- calculator monitorizare, diagnosticare, configurare și programare la distanță stații radio;
- calculator diagnosticare la nivel local a stațiilor fixe și mobile.
- Instalații de sonorizare au la baza amplificatoare și difuzoare, proiectate respectând standardul EN-60849 (utilizat și pentru anunțuri de urgență - incendii, cutremure, forța majoră). Mesajele sunt transmise atât către publicul calator cât și pentru personalul tehnic. Informarea video este transmisă către monitoare – în tehnologie LCD.
- Instalații de supraveghere video, în punct de vedere constructiv sunt asemănătoare având la baza: camere de luat vederi, switch-uri, pupitre de comandă, NVR și sistem de electroalimentare. Instalațiile asigură supravegherea acceselor, peroanelor, vestibulelor, zonei de taxare, accesul în spațiul tehnic, spațiilor în care ramele de metrou pot fi parcate (remize, rebrusmente, linii de garare și depou – în interior și exterior). Sistemul permite transmiterea imaginilor de la distanță și înregistrarea imaginilor în format digital.
- Sisteme de control acces, instalații antiefracție.

Sistemele proiectate la metrou respectă cerințele Legii nr. 333/2003 privind paza obiectivelor, bunurilor, valorilor și protecția persoanelor și H.G. nr. 301/2012 pentru aprobarea normelor

metodologice de aplicare a Legii nr. 333/2003 privind paza obiectivelor, bunurilor, valorilor și protecția persoanelor, completata cu HG 1002 din 23.12.2015.

- Instalații de detectare, semnalizare și alarmare la incendii

Instalațiile proiectate la metrou respecta în totalitate Normativul P118/3 - Normativ privind securitatea la incendiu a construcțiilor. Partea a III-a – Instalații de detectare, semnalizare și alarmare incendiu și Seria de standarde SR EN 54 – Sisteme de detectare și de alarma la incendiu.

Astfel, proiectanții din domeniul metrou dețin capacitatea tehnică și profesională de a proiecta inclusiv instalații de telecomunicații din domeniul cale ferată, conchide contestatorul.

Potrivit celor expuse, contestatorul susține nu există niciun considerent pentru care serviciile prestate în domeniul metrou să nu fie acceptate cu titlu de experiență similară, acestea fiind similare, adecvate și asigurând mai mult decât un nivel corespunzător de experiență.

2. Referitor la solicitarea ... S.A. privind modificarea Anexei la „*Instrucțiuni pentru ofertanți*”, în sensul includerii lucrărilor de metrou în susținerea cerințelor de experiență aferente Expertului proiectare infrastructură feroviară.

Cu privire la susținerile entității contractante referitoare la experiența profesională specifică solicitată expertului proiectare infrastructură feroviară, contestatorul susține că toate responsabilitățile enumerate de entitatea contractantă nu sunt o caracteristică a expertului specializat strict în lucrări de cale ferată.

Aceleași responsabilități se regăsesc și pentru expertul specializat în lucrări de metrou, afirmă petentul, precizând că proiectanții au aceleași studii de specialitate atât pentru metrou cât și pentru calea ferată și aplică aceleași standarde de proiectare și normative.

Astfel, expertul proiectare infrastructura metrou (i) răspunde de toate aspectele legate de proiectarea soluțiilor propuse și de interpretarea datelor rezultate din studiile efectuate, (ii) verifica și răspunde de conformitatea realizării serviciilor în conformitate cu prevederile Caietului de Sarcini, cu Graficul de Execuție și cu legislația națională și europeană în vigoare, (iii) coordonează întocmirea documentației de specialitate, (iv) participa la ședințele organizate împreună cu entitatea contractantă și la ședințele de avizare a Proiectului Tehnic, (v) participa la vizite pe teren organizate de Managerul de proiect.

Totodată, conform art. 3 din Ordinul nr. 2264/28.02.2018, pentru aprobarea Procedurii privind atestarea verificatorilor de proiecte și a experților tehnici în Construcții, atestarea tehnico-profesională a specialiștilor ca verificatori de proiecte și/sau experți tehnici se face pe domenii/subdomenii de Construcții, astfel:

"A5 - Rezistența mecanică și stabilitate pentru infrastructura transportului pe sine:

- *feroviar,*
- *tramvai,*
- *metrou,*
- *podete, poduri, viaducte, tunele".*

Prin urmare, toate domeniile anterior menționate fac parte din domeniul INFRASTRUCTURA TRANSPORTULUI PE SINE, concluzionează contestatorul.

Astfel, expertul atestat A5 poate presta servicii de proiectare în oricare din domeniile anterior referite.

În susținerea tuturor argumentelor, contestatorul face trimitere la o procedura recentă organizată de patru entități contractante, respectiv Municipiul Reșița, Municipiul Timișoara, Județul Caras-Severin, Județul Timiș, având ca obiect Contract de servicii pentru elaborarea Studiului de fezabilitate, a Studiului de fezabilitate, întocmire a documentației tehnice pentru achiziție proiect tehnic și execuție, întocmire a documentației în vederea obținerii finanțării proiectului în cadrul PNRR sau prin orice alt program de finanțare din ciclul financiar 2021-2027, în vederea realizării obiectivului de investiție *"Reabilitare/Modernizare infrastructura feroviara Reșița Nord - Timișoara Nord cu extensie Voiteni - Stamora Moravița - frontiera"*, prin urmare o procedura similară celei organizată de ..., prin care s-au solicitat cu titlu de experiență similară următoarele servicii:

"Serviciile considerate similare obiectului contractului din punct de vedere al complexității și utilității, sunt servicii de elaborare de Studii de Fezabilitate și/sau studii de fezabilitate conform legislației specifice incidente aferente realizării unei investiții pentru realizarea de construcții noi (inclusiv extinderi) de sisteme de transport feroviar, având caracteristica stații pentru călători și cale ferată electrificată/linii de tramvai/metrou ușor/metrou greu sau tren urban, sau infrastructura similară".

Prin urmare, în cazul unei proceduri la fel de complexe ca cea care face obiectul prezentei contestații, entitățile contractante beneficiare ale proiectului au apreciat în mod corect și în concordanță cu prevederile legale faptul că experiența din domeniul metrou este similară experienței din domeniul cale ferată și adecvată pentru dovedirea capacității profesionale, arată contestatorul.

În considerarea tuturor argumentelor anterior învederate, ... SA apreciază că a dovedit cu evidență că entitatea contractantă în mod nelegal a exclus din categoria experienței similare infrastructuri similare celor de cale ferată în condițiile în care operatorii economici care dețin experiența în domeniul proiectării ... au capacitatea tehnică și profesională pentru a presta serviciile obiect al prezentului contract la un

standard de calitate corespunzător, raportat la experiența acumulată din proiectele anterioare.

Astfel, o asemenea limitare a sferei operatorilor economici care pot depune o ofertă ar fi contrară obiectivului de promovare a concurenței, obiectiv urmărit de directivele pentru coordonarea procedurilor de achiziții publice, concluzionează contestatorul.

Prin adresa înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 5518/02.02.2022, contestatorul formulează precizări, prin care arată că din eroare s-a făcut trimitere la Ordinul nr. 2264/28.02.2018, pentru aprobarea Procedurii privind atestarea verifcatorilor de proiecte și a experților tehnici în Construcții, atestarea tehnico-profesională a specialiștilor ca verifcatori de proiecte și/sau experți tehnici se face pe domenii/subdomenii de Construcții, **în loc de Ordinul nr. 817/2021** pentru aprobarea Procedurii privind atestarea tehnico-profesională a verifcatorilor de proiecte și a experților tehnici, atestarea tehnico-profesională a specialiștilor ca verifcatori de proiecte și/sau experți tehnici se face pe domenii/subdomenii, care este în vigoare la acest moment și care prevede următoarele:

"domeniul de atestare tehnico-profesională A5 - Rezistența mecanică și stabilitate pentru construcții de căi ferate, inclusiv podețe, construcții de sisteme de cale de transporturi urbane pentru tramvai și pentru metrou".

Prin urmare, expertul atestat A5 poate presta servicii de proiectare în oricare din domeniile anterior referite, arată contestatorul.

Prin adresa înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 5858/03.02.2022, în susținerea celor argumentate, contestatorul depune *"Raport de specialitate"* întocmit la solicitarea ... SA de dr. ing. ..., profesor universitar la Departamentul de Drumuri, Căi Ferate și Materiale pentru Construcții, din cadrul Facultății de Căi Ferate, Drumuri și Poduri din București, expert Tehnic atestat MLPTL pentru exigențele A5, B3, D, (Căi Ferate), având ca obiect al analizei *dacă: Serviciile de proiectare din domeniul metrou sunt similare sau superioare din punctul de vedere al complexității și/sau scopului și pot asigura un nivel corespunzător de experiență cu serviciile de proiectare în domeniul de cale ferată, cel puțin pentru:*

- *suprastructură c.f.,*
- *terasamente cf,*
- *lucrări de artă - cale ferată (poduri/podețe/pasaje/viaducte),*
- *instalații de semnalizare c.f. (Centralizare electronică și ETCS nivel 2),*
- *telecomunicații c.f. (inclusiv GSM-R), energoalimentare c.f. (inclusiv SCADA),*
- *linie de contact c.f.*

- Prin adresa înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 7796/14.02.2022, față de răspunsul trimis de Autoritatea Feroviară Română – AFER ca urmare a solicitării consiliului, ... SA învederează următoarele:

- Răspunsul AFER vizează, pe de o parte, capacitatea ofertantului de a presta servicii din perspectiva autorizațiilor necesare desfășurării activităților (cerință prevăzută la Cap. III.1.3.a) din Fișa de date, concluzia AFER fiind că pentru cele două domenii sunt necesare autorizări diferite, fapt necontestat de către ... SA prin demersul său juridic.

- Pe de altă parte, răspunsul AFER confirmă implicit similaritatea serviciilor aferente celor două domenii vizate, având în vedere că pentru obținerea autorizațiilor atașate răspunsului transmis de AFER, au fost recunoscute tocmai serviciile prestate în domeniul metrou, fiind depuse dovezi privind utilajele, personalul și experiența similară în metrou.

- Prin urmare, conform răspunsului transmis de AFER, aceasta confirmă că specificația tehnică depusă de ... SA pentru obținerea autorizării AFER a fost aprobată de ..., care a considerat că prin documentele prezentate s-a făcut dovada capacității de a presta servicii în domeniul ..., pe baza experienței deținută în servicii de proiectare din domeniul metrou.

- Astfel, dacă ... SA a obținut AFER care acoperă atât domeniul construirii/modernizării ... cât și cel de cale ferată, înseamnă că experiența în servicii din domeniul metrou a fost suficientă pentru autorizarea unor servicii din domeniul de cale ferată, conchide contestatorul.

- Din autorizația de furnizor feroviar rezultă că aceasta s-a eliberat pentru a presta servicii pentru domeniul feroviar și de metrou fără a exista o delimitare distinctă/separată a celor două ramuri feroviare, atât în ceea ce privește infrastructura cât și instalațiile specifice.

- Prin urmare, chiar dacă AFER nu poate emite puncte de vedere din perspectiva dispozițiilor legale din materia achizițiilor publice așa cum acestea au fost clarificate de ANAP prin Instrucțiunile emise, ... SA consideră că prin răspunsul transmis, AFER confirmă practic similaritatea serviciilor din cele două domenii de activitate, făcând o departajare doar din perspectiva autorizațiilor necesare prestării serviciilor, concluzionează petentul.

Din înscrisurile aflate la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarea situație de fapt:

În calitate de entitate contractantă, ... - SA a organizat prin Licitatie deschisă o procedură de achiziție sectorială, în vederea atribuirii contractului de lucrări/proiectare și executare având ca obiect „...”, cod CPV ... (Rev.2), prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr.

Potrivit anunțului de participare și a documentației de atribuire, criteriul de atribuire la ambele loturi este „*cel mai bun raport calitate-preț*”, valoarea totală estimată contractului fiind de ... RON, fără T.V.A.

Procedând la soluționarea contestației formulate de ... SA, Consiliul constată că aceasta vizează prevederile documentației de atribuire, fiind formulate critici cu privire la modul în care entitatea contractantă a formulat cerința privind experiența similară în servicii de proiectare, precum și cerința privind experiența similară a expertului proiectare infrastructură feroviară pentru loturile 1 și 2.

Raportat la criticile formulate de ... SA în cuprinsul contestației nr. 2184/14.01.2022, Consiliul reține ca fiind relevante în soluționare prevederile de la punctul III.1.3.a) „Capacitatea tehnică și/sau profesională” din fișa de date a achiziției unde este prevăzut „*Pentru contractele de achiziție de servicii: executarea de servicii de tipul specificat*”

Cerința : Ofertantul trebuie să facă dovada că a prestat și a dus la bun sfârșit în ultimii 5 ani (perioadă ce se calculează de la data limită de depunere a ofertelor), servicii de proiectare în domeniul de cale ferată, cel puțin pentru suprastructura c.f., terasamente cf, lucrări de artă - cale ferată (poduri/podețe/pasaje/viaducte), instalații de semnalizare c.f. (Centralizare electronică și ETCS nivel 2), telecomunicații c.f. (inclusiv GSM-R), energoalimentare c.f.(inclusiv SCADA), linie de contact c.f. în valoare cumulată de minimum 25.000.000 lei fără T.V.A. prin prezentarea a minim 1 contract, maxim 5 contracte.

Domeniile c.f. se referă la calea ferată și nu cuprind domeniile metrou și tramvai

De asemenea, se reține că în cuprinsul Caietului de sarcini, la punctul 5.22 „Personalul contractantului”, pentru „*Expert proiectare infrastructură feroviară*” se solicită următoarea experiență profesională specifică: „*participarea pe o poziție similară la elaborarea unei documentații tehnico-economice (studii de fezabilitate, revizuire studii de fezabilitate, proiecte tehnice de execuție, detalii de execuție, revizuire proiecte tehnice de execuție, documentații de avizare a lucrărilor de intervenții) în cadrul unui contract în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de infrastructură de cale ferată (se exclud ... și tramvaiul)*”.

Consiliul are în vedere că ... SA apreciază că excluderea experienței în executarea de lucrări și a prestării de servicii în domeniul ... este nerezonabilă și disproporționată, întrucât consideră că acestea sunt similare celor ce fac obiectul contractelor ce urmează a fi încheiate în urma finalizării procedurii de atribuire pentru cele două loturi.

În replică, se reține că entitatea contractantă consideră că nu este oportună modificarea documentației de atribuire în sensul solicitat de contestator întrucât prin impunerea acestor cerințe a avut în vedere specificul, cantitatea și complexitatea lucrărilor ce urmează să fie executate, în măsura în care informațiile privind tipul prestărilor și lucrărilor specificate sunt relevante pentru îndeplinirea contractului.

În soluționare, Consiliul are în vedere prevederile art. 5 alin. (1) din Instrucțiunea Nr. 2/2017 din 19 aprilie 2017, emisă în aplicarea prevederilor art. 178 și art. 179 lit. a) și b) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu completările ulterioare, respectiv a prevederilor art. 191 și art. 192 lit. a) și b) din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, potrivit cărora *„Nu se poate solicita demonstrarea experienței similare prin furnizarea de produse/prestarea de servicii/execuția de lucrări identice cu cele care fac obiectul contractului de achiziție publică/de achiziție sectorială/acordului-cadru care urmează a se atribui, pentru a nu se restrânge competiția, fiind necesar să fie permise și cele similare sau superioare din punctul de vedere al complexității și/sau scopului”*.

Prin urmare, Consiliul va analiza similaritatea dintre infrastructura feroviară și infrastructura de metrou și constată că în timp ce infrastructura feroviară reprezintă ansamblul elementelor necesare circulației și manevrei materialului rulant, clădirile stațiilor de cale ferată, cu facilitățile aferente precum și alte clădiri și facilități destinate desfășurării transportului feroviar, fiind extinsă la nivel național, infrastructura de metrou reprezintă elementele necesare circulației feroviare cu ..., acesta având o importanță locală.

Astfel, constatând similitudini și diferențe între proiectarea rețelei de transport feroviare și proiectarea ..., în vederea stabilirii caracterului similar al lucrărilor și serviciilor de cale ferată și cele din domeniul ..., Consiliul a transmis către Autoritatea Feroviară Română – AFER adresa nr. 6761/102/C7/09.02.2022, prin care a solicitat ca, în conformitate cu competențele sale de organism tehnic specializat al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în domeniul feroviar și de transport cu ..., să precizeze dacă serviciile de proiectare în domeniul construcției/modernizării ... sunt similare cu cele din domeniul construcției/modernizării/reabilitării de cale ferată.

Consiliul are în vedere că AFER a răspuns solicitării prin adresa cu nr. 3002/35/10.02.2022, înregistrată la Consiliu cu nr. 7360/11.02.2022, precizând următoarele:

„În conformitate cu OMT nr. 290/2000 privind admiterea tehnică 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 ..., art. 1, alin. (1): „În domeniul transportului feroviar și cu ... produsele și/sau serviciile destinate utilizării în activitățile de construire, modernizare, întreținere și de reparare a infrastructurii feroviare și a materialului rulant, pentru a fi admise din punct de vedere tehnic, trebuie să fie realizate de agenți economici autorizați și supravegheați din punct de vedere tehnic, denumiți în continuare furnizori feroviari, care fac dovada omologării tehnice feroviare sau, după caz, a deținerii unui agreement tehnic feroviar pentru fiecare produs și/sau serviciu furnizat. ”

Privitor la activitatea de proiectare, aceasta este inclusă ca activitate distinctă în activitatea de construire și/sau modernizare, fapt care conduce la necesitatea respectării prevederilor OMT nr. 290/2000.

În privința similitudinii dintre serviciile de proiectare în domeniul construirii/modernizării ... în raport cu domeniul construirii/modernizării/reabilitării de cale ferată, acestea nu sunt similare, pentru fiecare în parte fiind necesare domenii distincte în autorizația de furnizor feroviar, respectiv acorduri tehnice feroviare distincte, în conformitate cu prevederile OMT nr. 290/2000.

... S.A. deține în prezent Autorizația de Furnizor Feroviar nr. 8577/2021 și Acordurile Tehnice Feroviare nr. 858/2021 și nr. 867/2021. Atât autorizația, cât și acordurile sunt emise în conformitate cu prevederile OMT nr. 290/2000, pentru servicii de proiectare și consultanță în domeniul infrastructurii feroviare și de metrou, precum și pentru instalații feroviare și de metrou. Pentru emiterea acestor documente, condițiile și domeniul de utilizare sunt precizate în Specificația Tehnică "Proiectare și consultanță în domeniul infrastructurii feroviare și de metrou și al instalațiilor feroviare și de metrou", cod ST 01/2021, aprobată de CNCF "... S.A. și ... S.A. Autorizația de furnizor feroviar și acordurile tehnice feroviare, mai-sus menționate, acoperă atât domeniul construirii/modernizării ..., cât și domeniul construirii/modernizării/reabilitării de cale ferată.", anexând ACORDUL TEHNIC FEROVIAL Seria AT nr. 858/2021, AUTORIZAȚIA de furnizor feroviar Seria AF nr. 8577 și ACORDUL TEHNIC FEROVIAL Seria AT nr. 867/2021.

Astfel, Consiliul constată că Autoritatea Feroviară Română – AFER arată, în mod clar, că serviciile de proiectare în domeniul construirii/modernizării ... și serviciile de proiectare în domeniul construirii/modernizării/reabilitării de cale ferată nu sunt similare, întrucât pentru fiecare în parte sunt necesare domenii distincte în autorizația de furnizor feroviar, respectiv acorduri tehnice feroviare distincte, în conformitate cu prevederile OMT nr. 290/2000.

Într-o atare situație, Consiliul constată că nu se impune modificarea cerințelor indicate de contestator prin eliminarea notei referitoare la excluderea situațiilor de participare la elaborarea documentațiilor tehnico economice în domeniul ... și tramvaiului.

Consiliul are în vedere că în măsura în care ... S.A. deține atât autorizații AFER/acorduri tehnice, atât pentru infrastructura feroviară, cât și pentru cea de metrou, acest operator economic poate participa la prezenta procedură de atribuire atât singur cât și în asociere cu alți operatori economici, participarea acestui operator economic nefiind restricționată.

În ceea ce privește solicitarea contestatorului de acordare a unui termen rezonabil pentru depunerea ofertelor, Consiliul are în vedere că prezenta procedură de atribuire sectorială este suspendată prin

Încheierea nr. 212/C7/102 din 26.01.2021, astfel că, odată cu reluarea acesteia, entitatea contractantă va stabili un nou termen limită pentru depunerea ofertelor, motiv pentru care respinge, ca rămasă fără obiect, solicitarea în cauză.

Acestea fiind, în contextul de fapt și de drept anterior expus, în temeiul prevederilor art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul respinge, ca nefondată, contestația formulată de ... S.A., în contradictoriu cu ... – SA.

Pentru aceste motive,
în baza legii și a mijloacelor de probă aflate la dosar,

CONSILIUL DECIDE:

Respinge contestația formulată de către ... SA, cu sediul în ..., în contradictoriu cu ... - SA, cu sediul în ..., ca nefondată.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere, în termen de 10 zile de la comunicare pentru părțile cauzei, respectiv de la data luării la cunoștință de către alte persoane vătămate.

PREȘEDINTE,

...

MEMBRU,

...

MEMBRU,

...