



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Achiziții

Direcția Proceduri Achiziții

D.P.A. Nr.918.1/03.08.2017

CĂTRE:

.....

Ref. Clarificări la documentația de atribuire privind achiziția publică privind furnizarea a 400 autobuze urbane. Va transmitem mai jos, raspunsurile la solicitarile de clarificari formulate de catre Directia Generala Infrastructura si Servicii Publice – Directia Transporturi, Drumuri si Sistemizarea Circulatiei, directia initiatora a procedurii.

Intrebarea 1:

Cu privire la cerința din cap. 7.22.6. COMPUTER GESTIUNE MANAGEMENT TRAFIC (CGMT):

Autobuzul va fi dotat cu computer de gestiune management trafic (numit prescurtat CGMT) cu funcție GPS și comunicare on-line. Acesta va fi compatibil cu subsistemul PTM - public transport management - existent în cadrul Sistemului de Management al Traficului aflat în exploatare la achizitor și

Computerul gestiune management trafic, trebuie să poată fi utilizat pentru schimbul de informații cu intersecțiile conectate la UTC - urban trafic control - aflat în exploatare la achizitor, în regim on-line cât și pentru rularea aplicațiilor specifice PTM - Public Transport Management.

Va rugam sa ne confirmați ca prin aceasta solicitare ("compatibil cu sistemul PTM", si "sa poata sa fie utilizat pentru schimbul de informații") se dorește un echipament care sa fie din punct de vedere hardware compatibil cu sistemul PTM-UTC, iar ulterior, achizitorul cu sprijinul furnizorului de PTM-UTC, sa instaleze pe aceste echipamente aplicațiile software specific PTM- UTC sau sa integreze comunicația de date între CGMT si PTM-UTC.

Raspuns 1:

Conform cerințelor prezentate în documentația de atribuire, caietul de sarcini (parte integrantă din contract), **cap. 7.22.6 COMPUTER GESTIUNE MANAGEMENT TRAFIC (CGMT)** „Autobuzul va fi dotat cu computer de gestiune management trafic (numit prescurtat CGMT)cu funcții GPS și comunicare on-line. **Acesta va fi compatibil cu subsistemul PTM – public transport management - existent în cadrul Sistemului de Management al Traficului aflat în exploatare la achizitor.**

Computerul gestiune management trafic, trebuie să poată fi utilizat pentru schimbul de informații cu intersecțiile conectate la UTC – urban trafic control – aflat în exploatare la achizitor, în regim on-line cât și pentru rularea aplicațiilor specifice PTM – Public Transport Management.

Computerul de bord trebuie să poată integra o aplicație de dispecerizare și management flota. Pentru aceasta se vor utiliza doar formate, standarde și protocoale deschise, publice. Aplicatia dispecerizare nu face obiectul prezentului Caiet de Sarcini.”

Intrebarea 2: Va rugam sa ne confirmați ca licențele software pentru aplicația existentă PTM-UTC nu se includ în prețul ofertei.

Raspuns 2:

Conform cerințelor prezentate în documentația de atribuire, caietul de sarcini (parte integrantă din contract), **cap. 7.22.6 COMPUTER GESTIUNE MANAGEMENT TRAFIC (CGMT)** aplicația la care faceți referire nu face obiectul caietului de sarcini.

Intrebarea 3: Referitor la Art. 7.22.2 din caietul de sarcini potrivit căruia *"Tahograful digital trebuie să aibă funcția de poziționare prin satelit (GNSS), o funcție de comunicare la distanță destinată controlului selectiv și o interfață cu STI (sistemele de transport inteligente) care să permită utilizarea datelor din tahograful digital în calculatorul de bord în alte scopuri decât controlul timpului de conducere"*, având în vedere că obligativitatea introducerii acestui tahograf este începând cu data de 15.06.2019 pentru vehicule noi precum și faptul că sistemul la care se vor conecta aceste tahografe nu se va pune în funcțiune înainte de luna Martie 2019 și că în prezent astfel de tahografe nu sunt disponibile pentru producătorii de autobuze/camioane, vă rugăm să acceptați ca pentru primele loturi de autobuze, livrate până la începutul anului 2019 (luna Martie) să fie dotate cu tahografele actuale ce nu au funcțiile GNSS și DSRC.

Raspuns 3:

Conform cerințelor din caietul de sarcini, ofertantul se obligă să respecte cerințele legale prevăzute în acte normative valabile în România privind tahograful, valabile la data depunerii ofertei. Conform caietului de sarcini, ofertantul declarat câștigător se obligă să asigure pe costurile sale orice completări sau modificări rezultate ca urmare a intrării în vigoare a unor noi acte normative legate de tahograf. Aceste modificări se vor aplica de la data prevăzută în actul normativ respectiv toate vehiculele care se vor livra după acea dată vor fi prevăzute cu noul tip de tahograf.

Intrebarea 4: Referitor la art. 7.12 din caietul de sarcini potrivit căruia *"În vecinătatea ușilor de acces la interior, între spațiul aferent locurilor pe scaune și uși, se vor monta panouri paravant. Acestea vor asigura protecție, din podea și până la o înălțime de aproximativ 0,8 m. Interstiul dintre panou și podea va fi conform regulamentelor CEE ONU R107 pentru protecția călătorilor aflați pe scaune. Panoul paravant va fi confecționat din materiale antivandalism (materiale plastice, etc). Nu se acceptă panouri paravant din sticlă având în vedere reglementările din CEE ONU R107, pentru ușile cu deschidere spre interior, panourile trebuie să ofere o protecție pe întreaga înălțime a ușilor.*

În acest sens montarea unor panouri din materiale plastice, netransparente ar afecta mult ambianța și confortul călătorilor, motiv pentru care vă solicităm să reconsiderați cerința, astfel încât să fie acceptate și panouri compuse în întregime din sticlă securizată sau panouri care în partea superioară să aibă sticlă securizată.

Raspuns 4

Cerințele prezentate în documentația de atribuire, caietul de sarcini (parte integrantă din contract), **cap. 7.12. SCAUNELE PENTRU PASAGERI** *"Panoul paravânt va fi confecționat din materiale antivandalism (materiale plastice, etc). Nu se acceptă panouri paravânt din sticlă."* se păstrează

Intrebarea 5: Având în vedere răspunsul nr. 800.1, din 20.07.2017 la cererea de clarificare nr. 9, prin care nu se respectă cerința 2 din caietul de sarcini referitoare la posibilitățile de ofertare a unor soluții alternative echivalente sau superioare:

"Sistemele optice pentru detecția și numărarea călătorilor necesită reglaje periodice, deci consum de manoperă de întreținere și eficiența este legată de precizia numărării călătorilor. Întrucât din cerințele caietului de sarcini ca precizia cerută trebuie să fie obținută „Fără prelucrări și corecții software ..” răspunsul este cel precizat în caietul de sarcini, respectiv „tehnologie IR (infraroșu)” matrice cu 3D Time-Of-Flight (TOF)."

și în coroborare cu precizările ART. 156 din legea 98/2016 :

"(1) specificațiile tehnice se stabilesc în una dintre următoarele modalități.

- a) prin raportare la **cerințe de performanță** sau **cerințe funcționale**, inclusiv caracteristici de mediu, cu condiția ca parametri să fie suficient de preciși pentru a permite ofertanților să determine obiectul contractului și autoritățile contractante să atribuie contractul;
- b) prin trimitere la specificații tehnice și, ca ordine de prioritate, la standarde naționale care transpun standarde europene, evaluări tehnice europene, **specificații tehnice comune**, standarde internaționale, alte sisteme de referință tehnice instituite de către organismele de standardizare europene sau, în lipsa oricăror dintre acestea, la standarde naționale, la acorduri tehnice naționale sau specificații tehnice naționale referitoare la proiectarea, calcularea și execuția lucrărilor și la utilizarea produselor; **fiecare trimitere este însoțită de mențiunea "sau echivalent"**;

.....

(2) Cu excepția cazului în care acest lucru este justificat de **obiectul contractului**, specificațiile tehnice nu precizează un anumit producător, o anumită origine sau **un anumit procedeu care caracterizează produsele sau serviciile** furnizate de un anumit operator economic și nici nu se referă la mărci, brevete, **tipuri**, la o origine sau la o producție specifică, care ar avea ca efect favorizarea sau eliminarea anumitor operatori economici sau produse"

Va adresam următoarea solicitare:

Va rugam sa actualizati precizările din capitolul 7.22.3 din caietul de sarcini care se refera la tehnologiile folosite pentru îndeplinirea cerințelor funcționale ale produsului (tehnologie „tehnologie IR (infraroșu)” matrice cu 3D Time-Of-Flight (TOF), prin **adaugarea expresiei „sau echivalent”** dupa fiecare referire la tehnologii de analiza, producție, etc, deoarece actuala formulare adoptata de caietul de sarcini:

1. încalcă precizările articolului 156 alineatele a și b care stabilește ca metoda de elaborare a specificațiilor tehnice ale unui produs se face **doar** prin „enumerarea criteriilor de performanță (precizie de numărare în acest caz) și cerințe funcționale (numărare doar a calatorilor, sistemul să nu funcționeze când ușile sunt închise, etc)” și nu prin enumerarea de tehnologii de fabricație sau de realizare a activității finite (în acest caz tehnologia prin care se realizează numărarea calatorilor).
2. încalcă prevederile alineatului b) din același articol 156, prin care se legiferează ca orice alt criteriu de evaluare (standarde, specificații tehnice, etc) vor fi însoțite de mențiunea sau „**echivalent**” (precizare care lipsește din acest capitol).
3. încalcă precizările alineatului 2 din același articol care interzice specificarea în elaborarea caietelor de sarcini a anumitor procedee care caracterizează un produs (Time-Of-Flight) și la o producție specifică (Infrared 3D matrix), în condițiile în care obiectul licitației se refera la achiziția de autobuze și nu la sisteme de numărare calatori.

În acest moment pe piața internațională există un singur producător de senzori de numărare calatori care furnizează echipamente care realizează numărarea folosind tehnologia TOF (folosită în principală pentru interfațarea om/mașina prin intermediul gesturilor) și unul dintre puținii care încă mai folosesc tehnologie IR.

Precizăm faptul că și alte tehnologiile de numărare a calatorilor garantează că pe toată durata de viață a senzorului de numărare (12 ani) **nu sunt necesare recalibrări** pentru păstrarea preciziei de 99% garantată prin contract și sunt conforme în totalitate (sau superioare) cu cerințele funcționale solicitate prin caietul de sarcini (numărarea calatorilor și nu a altor obiecte, numărarea efectivă se realizează fără modificări sau corecții software, etc).

Având în vedere cele enumerate mai sus, va rugăm să confirmați că se accepta și tehnologii echivalente sau superioare de numărare a calatorilor, în conformitate cu cerințele de performanță descrise în caietul de sarcini (precizie de numărare, durata estimată de viață, numărarea numai a călătorilor și nu a altor obiecte, etc).

Raspuns 5:

Cerințele prezentate în documentația de atribuire, caietul de sarcini (parte integrantă din contract), **cap. 7.22.3 SISTEMUL DE NUMARARE CALATORI** referitoare la **“Senzorii 3D cu 3 elemente (element pasiv, element activ și element de volum) vor fi în tehnologie IR (infraroșu) matrice cu 3D Time-Of-Flight Tehnologie (TOF)”** se clarifică astfel:

"Senzorii 3D cu 3 elemente (element pasiv, element activ și element de volum) vor fi în tehnologie IR (infraroșu) matrice cu 3D Time-Of-Flight Tehnologie (TOF), tehnologii echivalente sau superioare", cu mențiunea ca ofertantii vor prezenta la ofertă o declarație pe propria răspundere pentru sistemul de numărare călători prin care se obligă la îndeplinirea cerințelor din caietul de sarcini respectiv, că "Precizia reală de măsurare a sistemului trebuie să fie de min. 99 %, fără prelucrări și corecții de software, pe toată durata de utilizare de minim 12 ani și evaluarea ei va fi proba la recepție."

Intrebarea 6:

Prin Clarificarea nr. 15 emisă sub nr. 866.1./28.07.2017 și publicată în SEAP la data de 28.07.2017, la Răspunsul nr. 8 ați precizat următoarele:

"Răspuns 8: Menținem solicitările prevăzute în documentația de atribuire - Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor - CAPACITATEA DE TRANSPORT pct 2.10 Punctajul acordat pentru factorul de evaluare - Capacitatea de transport - nr. total de călători calculat pentru 6,5/m² călători, precum și JUSTIFICAREA FACTORILOR DE CALITATE, punctul C. EVALUARE CAPACITATE DE TRANSPORT AUTOBUZ

Factorul 2.10 Justificarea factorului de evaluare - Capacitatea de transport - numărul total de călători, calculat pentru 6,5 călători/m².

Subliniem că <la oferta se va atașa obligatoriu fișa tehnică de calcul pentru numărul total de călători, calculat pentru călători/m². Fișa de calcul va fi înregistrată, semnată și ștampilată de persoana juridică și documentul va face parte din oferta pe baza căreia se va acorda punctajul de evaluare, Documentul justificativ va fi însoțit de traducerea autorizată în limba română. >

Intrucât condiția privind capacitatea de transport calculată pentru 6,5 călători/m² este în beneficiul direct al utilizatorului, oferindu-i acestuia un confort sporit și condiții de transport calitativ superioare, prevederea menționată în documentația de atribuire, caietul de sarcini (parte integrantă din contract), cap. 4 DESCRIEREA GENERALĂ CONSTRUCTIVĂ A AUTOBUZULUI <Capacitatea de transport va fi calculată la 0,125 m²/ călător în picioare, conform Regulament CEE ONU R107> se elimină".

Răspunsul citat poate fi interpretat ca reprezentând o modificare a cerințelor caietului de sarcini. Astfel, prin eliminarea prevederii din Caietul de sarcini conform căreia "Capacitatea de transport va fi calculată la 0,125 m² / călător în picioare, conform Regulament CEE ONU R107" și prin menționarea în cadrul Răspunsului nr. 8 a faptului că "condiția privind capacitatea de transport calculată pentru 6,5 călători/m² este în beneficiul direct al utilizatorului", se poate înțelege că în ceea ce privește Condițiile tehnice de calitate impuse prin Caietul de sarcini, entitatea contractantă solicită ca pentru autobuzele oferite capacitatea de transport prevăzută la capitolul 6.5.1. din Caietul de sarcini să se calculeze la 6,5 călători/m² în picioare, iar nu conform Regulamentului CEE ONU R107, respectiv la 0,125 m²/ călător în picioare.

Față de aceste precizări, se impune clarificarea standardului pe baza căruia trebuie calculată capacitatea de transport călători a autobuzelor, ca și cerință tehnică eliminatorie, cu respectarea legislației incidente și cu luarea în considerare a următoarelor aspecte:

Prevederile de la criteriul 2.10. Capacitatea de transport din cadrul Metodologiei de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor prezintă modalitatea de punctare a unui factor de evaluare ce vizează confortul călătorilor și care, în funcție de soluția constructivă pentru care optează fiecare ofertant, îi poate conferi acestuia un avantaj competitiv, în sensul obținerii unui punctaj mai mare.

Acest factor de evaluare nu este în măsură să instituie în mod implicit o cerință tehnică eliminatorie în ceea ce privește capacitatea de transport a autobuzului din punct de vedere constructiv, câtă vreme specificațiile tehnice solicitate trebuie să se regăsească în Caietul de sarcini și să respecte cadrul legislativ în materie.

In acest sens, la art. 1.2. Conformitatea cu documentele de standardizare din Caietul de sarcini se prevede că "Autobuzul trebuie să fie realizat în conformitate cu documentele de Standardizare în vigoare, cu reglementările naționale și internaționale privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere. (...) Autobuzele trebuie să îndeplinească obligatoriu condițiile prevăzute de Regulamentele CEE-ONU și Directivele CE-CEE la care România a aderat", inclusive Regulamentul CEE-ONU R107, menționat la punctul 18.

Potrivit Regulamentului nr.107 din 18 iunie 2015 al CEE-ONU-Dispoziții uniforme privind omologarea autovehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora, spațiul

convectiional pentru un pasager care calatoreste in picioare este de 0,125 m²/pasager rezultand astfel 8 pasageri/m²

Subliniem faptul că majoritatea producătorilor de autobuze se raportează și aplică, în ceea ce privește capacitatea de transport a acestor autovehicule, standardul impus prin Regulamentul CEE ONU R107, respectiv 0,125 m²/pasager (8 pasageri/m²), acesta constituind și actul normativ european în baza cărora autobuzele sunt omologate.

Prin urmare, instituirea unei cerințe prin care s-ar deroga de la acest standard european utilizat la nivelul întregii Uniuni Europene, inclusiv de către cei mai mari producători de autobuze din Europa, ar conduce la o restrângere drastică a concurenței.

Mai mult decât atât, o astfel de modificare a Caietului de sarcini ar afecta în mod substanțial posibilitatea operatorilor economici de a elabora o ofertă competitivă și conformă, având în vedere stadiul avansat al pregătirii ofertelor la momentul publicării Clarificării nr. 15, în speță cu două săptămâni înainte de data limită de depunere a ofertelor și la o lună de la publicarea anunțului de participare la procedură.

În acest stadiu al pregătirii ofertelor caracteristicile și detaliile tehnice au fost stabilite în raport cu cele solicitate de entitatea contractantă prin Caietul de sarcini, astfel încât modificarea cerințelor Caietului de sarcini privind capacitatea de transport a călătorilor ar impune schimbări semnificative în ceea ce privește soluția constructivă și a celorlalte aspecte conexe.

Față de toate aspectele dezvoltate, vă rugăm să confirmați că:

- I. prevederile de la criteriul 2.10. Capacitatea de transport din cadrul Metodologiei de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor, vizează un factor de evaluare ce are în vedere confortul călătorilor și care se va puncta potrivit metodologiei prezentate, însă nu instituie o cerință tehnică eliminatorie în sensul în care capacitatea de transport să respecte un standard de cel mult 6,5 călători/m² în picioare;
- II. capacitatea de transport a autobuzelor, ca și cerință tehnică eliminatorie din punct de vedere al Caietului de sarcini, se va stabili cu respectarea specificațiilor tehnice de la capitolul 6.5.1 din caietul de sarcini și se va calcula potrivit standardului de 0,125 m²/pasager, conform Regulamentului CEE ONU R107.

Raspuns 6:

Entitatea contractanta anuleaza raspunsul nr. 8 din clarificarea DPA nr. 866.1/28.07.2017 postata pe SEAP cu numele "Clarificare SEAP 15".

Referitor la solicitarea cu privire la factorul de evaluare capacitate de transport, numărul de 6,5 calatori /m² solicitat de entitatea contractantă a fost stabilit numai pentru aplicarea criteriului respectiv, în rest ofertanții având obligația de a respecta cerințele documentației de atribuire.

Intrebarea 7.

În legătura cu procedura de licitație deschisă pentru achiziția de 400 autobuze urbane conform anunțului de participare publicat în SEAP cu nr. 176773/01.07.2017 va adresăm următoarea solicitare de clarificare:

Având în vedere răspunsul nr. 17, din 31.07.2017 punctul 2, la cererea de clarificare nr. 877.1, prin care se **clarifica faptul ca în fiecare vehicul trebuie montate cel puțin doua monitoare TFT/LED**: Va adresăm următoarea solicitare de clarificare:

Vă rugăm să confirmați că se accepta și soluția unui singur display ultrawide TFT/LED pe vehicul (pentru autobuzele de 18m doua monitoare similare) în condiția în care suprafața și rezoluția ecranului monitorului ultrawide este cel puțin egală cu compunerea celor doua monitoare solicitate prin caietul de sarcini (mai jos va prezentăm o schiță spre exemplificare).

Varianta descrisa in caietul de sarcini

Display 1
Rezolutie 16/9

Display 2
Rezolutie 16/9

Varianta propusa spre acceptare ca variant

Display echivalent ultrawide
Rezolutie 32/9

Precizam ca aceasta solutie este superioara din punct de vedere funcțional din mai multe motive dintre care enumerăm:

1. suprafața ecranului pentru difuzarea clipurilor publicitare sau a informațiilor pentru calatori este customizabila (se poate afișa un clip pe tot ecranul sau pe o 2/3 din suprafața, etc).
2. se poate figura într-un mod mai explicit pentru calatori, traseul liniei de transport curente in format liniar, cu prezentarea poziției fiecărei statii.
3. soluție moderna, inovatoare si care se integreaza natural in arhitectura vehiculelor de transport urban.

Raspuns 7.

Ne mentinem solicitarea din caietul de sarcini cap. 7.22.7 „Varianta constructiva va fi cu minim doua display-uri.” Se accepta solutiile tehnice superioare din punct de vedere al caracteristicilor tehnice mentionate in caietul de sarcini si care sa respecte functionalitatile solicitate.

Prezenta clarificare conține 6 pagini.

DIRECTIA GENERALA ACHIZITII
DIRECTOR GENERAL
Ec. Daniela MITICU



Intocmit, 1 ex.
Carmen Cimpeanu – Expert DPA

Tiberiu Mitarca – Expert DPA