



J13/60/05.02.1991RO 1883902 | Str. Industriala nr. 8 | Constanța | Cont:RO23BTRL01401202694292XX BT | 0241-618581; 0241-694863 | ctbus.ro | office@ctbus.ro

	INTRARE	Nr. 2487
	IEȘIRE	
Ziua 02	Luna 07	Anul 2020

Aprobat
Director General
Nicolae Bogdan Nita



ANUNT CONSULTARE DE PIATA

“AUTOBUZE NOI PENTRU FLOTA CT BUS SA”

Denumirea completa a proiectului: **„Reducerea emisiilor de gaze cu efect de sera prin constructia unui depou pentru vehicule destinate transportului public din municipiul Constanta, precum si achizitia de autobuze, mijloace de transport ecologice, ce vor fi destinate transportului public, constructia de noi facilitati de alimentare cu combustibili ecologici si infrastructura aferenta acestora, constructia de facilitati pentru parcare, intretinere si reparare a vehiculelor, impreuna cu amenajarea de platforme si facilitati administrative”.**

CT BUS Constanta desfasoara in perioada 3-24 iulie 2020 un amplu proces de consultare a pietei, initiat in scopul definitivarii aspectelor tehnice, comerciale, financiare, etc, etapa premergatoare demararii procedurii de achizitie a proiectului: **“Reducerea emisiilor de gaze cu efect de sera prin constructia unui depou pentru vehicule destinate transportului public din municipiul Constanta, precum si achizitia de autobuze, mijloace de transport ecologice, ce vor fi destinate transportului public.”**

1. Denumirea entitatii contractante si datele de contact:

CT BUS SA cu sediul in municipiul Constanta, strada Industriala nr. 8, judetul Constanta. Telefon 0241 618 581, adresa de mail: office@ctbus.ro. Fax: 0241 694 863; website: www.ctbus.ro.

2. Adresa de internet unde sunt publicate informatiile cu privire in procesul de consultare al pietei:

[https://www.e-licitatie.ro/pub/.....](https://www.e-licitatie.ro/pub/)
website: www.ctbus.ro.

3. Descrierea entitatii contractante

Unitatea administrativ-teritorială din Zona Metropolitană Constanța în care funcționează transportul public local este Municipiul Constanța.

Sistemul de transport public local din Municipiul Constanța este format din: infrastructură, mijloace de transport și tehnici de exploatare specifice modului de transport public de suprafață cu autobuzul.

Operatorul serviciului de transport public local este CT BUS S.A. (rezultată din transformarea Regiei Autonome de Transport în Comun Constanța începând cu data de 01.11.2019), în societate comercială, al cărei acționar unic este Consiliul Local Constanța.

Aceasta are ca principal obiect de activitate Transporturile urbane, suburbane și metropolitane de călători (cod CAEN 4931).

Rețeaua de transport public local existentă în Municipiul Constanța este formată din 28 linii, cu lungimea totală a traseelor (dus-întors) de 500,9 km (19 trasee program normal, 2 trasee turistice, 4 trasee de noapte și 3 trasee pentru elevi). Patru dintre trasee sunt operate și în regim de noapte.

Traseele principale asigură legătura între principalele cartiere ale Municipiului Constanța și zona centrală. Acestea sunt caracterizate de frecvență de circulație ridicată. În zilele lucrătoare, la nivelul orei de vârf de trafic intervalul minim de succedare între vehicule este 7 minute, in medie.

4. Descrierea necesitatilor obiective de natura tehnica ce caracterizeaza nevoia entitatii contractante in raport cu care se organizeaza respectiva consultare de piata

Operarea programului de transport prezentat mai sus este realizată cu un parc circulant format la ora actuală din 193 de autobuze. Dintre acesta, 46% au o durată normată de viață **depasită**. Totuși, 54% din flota este reprezentată de autobuze noi, achiziționate din împrumutul BERD, acordat Primăriei Municipiului Constanța, **flota formată exclusiv din autobuze de tipul, ISUZU Citiport, Diesel, EURO 6**.

Mentținerea în circulație a mijloacelor de transport a căror vechime depășește durata normată de funcționare atrage după sine sporirea continuă a costurilor de mentenanță. Totodată, anul de fabricație are implicații asupra performanțelor privind impactul asupra mediului, exprimate prin norma de poluare în care se încadrează vehiculul, precum și în condiții de siguranță și confort scăzute pentru publicul călător.

Pentru o estimare cât mai corectă a necesarului de autobuze, analiza a fost împărțită astfel:

Pentru o estimare cat mai corecta a necesarului de autobuze, analiza a fost impartita astfel:

- a) inlocuirea celor 79 de autobuze care deserve sc traseele existente;
- b) estimarea numarului de autobuze necesare pentru infiintarea a inca 5 – 7 noi trasee (nu s-au luat in calcul cele 2 trasee pentru care am demarat deja achizitionarea de 18 minibuze – licitatia este in plina desfasurare)
- c) infiintarea de noi trasee, conform solicitarilor si propunerilor primite de la publicul nostru.

Criteriile entitatii contractante pentru alegerea autobuzului "ideal":

- a) Capacitatea de transport a autobuzului;

Justificarea alegerii unei capacități a autovehiculului pentru un traseu a fost fundamentata în baza particularităților traficului de călători pe acel traseu, pe baza fluxurilor determinati de călători, a gradului de încărcare la diferite intervale orare, etc.

- b) Gradul de siguranță al pasagerilor

- siguranța se referă la rezistența la șocuri și vibrații, eliminarea muchiilor ascuțite si periculoase, instalarea de bare și mânere de susținere precum și cordoane de susținere pe barele de susținere înalte;
- siguranța activă ce se referă la anumite sisteme ale vehiculului cum sunt calitatea frânării, controlul automat al vitezei și existența limitatorului de viteză maximă constructivă, la 100 km, precum și a altor sisteme moderne cum ar fi:
 1. Automatic Brake System (ABS)
 2. Electronic Stability Programme (ESP).

Condițiile generale care trebuiesc indeplinite de autobuze, mai ales cele referitoare la siguranța lor, sunt indicate în directiva 2001/ 85/CE (care se refera atât la autobuzele simple sau articulate cu un nivel cat si la cele cu etaj) precum și în Regulamentele CEE - ONU nr. 36 amendament nr. 3 (autobuze cu un nivel) și nr. 107 (autobuze cu etaj). La acestea, se adauga Regulamentul nr. 66 privind încercările de rasturnare a autobuzului. Dintre aceste cerințe, subliniem următoarele:

- Incercarea la stabilitate (care se poate realiza și prin calcul), atunci când autobuzul este amplasat alternativ, pe fiecare parte, pe o suprafața care formează un unghi de 28 de grade în raport cu orizontala;
- Incercarea de rasturnare laterala a autobuzului, care se poate efectua pe întregul vehicul sau pe o secțiune a acestuia sau - pentru a evita o încercare distructivă, prin calcul;
- Protecția împotriva riscurilor de incendiu, care se refera indeosebi la instalatia electrica și de carburant, și folosirea materialelor neinflamabile sau ignifuge ori a placilor termoizolante în zonele foarte calde;
- Iesirile de serviciu și de securitate cum sunt usile, geamurile, trapele de evacuare (inclusiv de pe acoperis sau din podea). Usile automate trebuie să se reînchida automat după

deschidere, la un anumit interval, iar dacă în acest timp pe scara se afla un pasager, intervalul de închidere se extinde până la eliberarea scării;

- Amenajarea interioară, în special amplasarea și fixarea scaunelor, construcția și dimensiunile treptelor de acces, a coridorului și platformelor de acumulare. O atenție deosebită se va acorda problemelor legate de persoanele cu mobilitate redusă (platforme speciale de urcare pentru carucior, amplasarea și fixarea caruciorului în timpul mersului, etc.

c) Condițiile de confort pentru pasageri

Este de la sine înțeles faptul că autovehiculele destinate transportului public de călători trebuie să asigure în mod obligatoriu condiții de confort cât mai placute și moderne, oferind un mediu iluminat, curat, încălzit și ventilat corespunzător ce permite accesul facil al tuturor persoanelor. Poziția pe care o ocupă pasagerul în autobuzul destinat transportului public, fie că este pe scaun, fie în picioare, trebuie să-i asigure acestuia un maximum de confort cu respectarea spațiului personal. Design-ul contemporan, „aerisit” al acestor autovehicule, spațiul generos trebuie să facă din interiorul lor, medii mult mai atrăgătoare, atât pentru pasageri, cât și pentru conducătorii auto (aceștia din urmă beneficiind la ultimele modele de autobuze de un confort sporit al cabinei). Autobuzele trebuie să ofere condiții corespunzătoare pentru transportul persoanelor cu dizabilități, conform legilor în vigoare.

d) Gradul de poluare al autobuzului

Producătorii de autobuze destinate transportului public de călători pun la dispoziția operatorilor de transport public o gamă largă de motorizări, combustibili și tehnologii alternative la diferite niveluri de dezvoltare tehnică.

În condițiile în care emisiile de CO₂ și normele de poluare locală trebuie respectate, este evident faptul că trebuie găsite URGENT soluții pentru vehicule alternative.

Pentru încadrarea în regulamentele privind emisiile poluante, avem în plan ca tipul de propulsie al următoarei achiziții de autobuze să fie una dintre următoarele variante:

- | | |
|------|------------------|
| I) | CNG, sau |
| II) | CNG hibrid, sau, |
| III) | electric. |

e) Nivelul costului de operare

Operatorul de transport public asigură costuri de operare cât mai reduse pentru flota de autobuze pe care o administrează și pentru vehiculele din parcul auto destinate transportului de pasageri. Aceasta nu se poate realiza decât printr-un management adecvat adaptat la

particularitățile pieței și care este în conformitate cu prevederile legislative în vigoare în domeniul transportului public de calatori.

Toate criteriile prezentate mai sus reprezinta conditii importante pe care trebuie sa le indeplineasca operatorii de transport public in comun, care doresc sa efectueze o activitate de transport public de calatori, in conditii de calitate, confort si siguranta. O ierarhizare a acestor criterii este dificil de realizat, fiecare din factorii implicati in aceasta activitate putand propune un clasament propriu, subiectiv.

Totusi, din punctul de vedere al calatorului un astfel de clasament ar putea fi: gradul de siguranță al pasagerilor, condițiile de confort pentru publicul calator, modalitatile de plata si pretul calatoriei.

Avand in vedere cele de mai sus, si in conformitate cu prevederile art. 139 din Legea nr. 99/2016 privind achizitiile publice si prevederile art. 19 alin 1, din HG 394/2016 privind aprobarea "Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achizitie publica", entitatea publica CT BUS SA desfasoara **procesul de consultare al pietei**, avand in vedere urmatoarele considerente:

- obtinerea informatiilor reale si actuale cu privire la competitia operatorilor economici, participanti la procedurile de achizitie anterioare in domeniu, informatii necesare entitatii contractante pentru a estima cat mai corect si cat mai aproape de nivelul existent pe piata de profil etc;
- asigurarea unui proces transparent , credibil si eficient in materie de achizii publice;
- punerea in aplicare a noilor prevederi privind transportul public in comun, dupa perioada pandemiei, SARS COV 2;
- art. 12 din Legea 98.2016 - "Valoarea estimata a achizitiei se determina inainte de initierea procedurii de atribuire si este valabila in momentul initierii procedurii de atribuire";
- necesitatea demararii unei proceduri de achizitie publica in regim de urgenta, avand in vedere vechimea ridicata a parcului existent de autobuze.

5. Aspecte supuse consultarii de piata

Procesul de consultare a pietei se va desfasura pentru stabilirea unei solutii tehnice, financiare, comerciale, respectiv pret estimat / per autobuz, dar tinand cont si de nivelul amenajarilor ce urmeaza a fi edificate la sediul social al entitatii, in vederea unei operari functionale corespunzatoare a flotei ce urmeaza a fi achizitionate.

5.1. Solicitam sa ni se prezinte cea mai potrivita configuratie pentru aceasta achizitie. Oferta tehnica si financiara in vederea achizitiei viitoare a unui lot de autobuze NOI, se va axa pe una din urmatoarele variante de propulsie:

- CNG, sau
- CNG hibrid, sau
- electric,

Oferta va tine cont de un echilibru intre capacitatea de transport, de frecventa de circulatie si de eficienta financiara, conform informatiilor oferite in prezentul document.

5.2. Functie de tipul de propulsie propus, se va lua in calcul amenajarea unei autobaze noi, la adresa: municipiul Constanta, Strada Industriala nr. 10, judet Constanta.

In aceasta locatie, functie de numarul de autobuze ce va fi achizionat, luam in calcul sustenabilitatea unei investitii semnificative in infrastructura de incarcare din autobaza.

Referitor la spatiul de garare, acesta trebuie sa prevada cel putin:

- traseele carosabilelor principale de legatură între poarta de acces si spatiul de garare, nou;
- sistemul de supraveghere video a incintei;
- asigurarea unui acces controlat în incintă;
- eventual constructia unei cladiri mici pentru dispecerat – CT BUS SA poate mentine ce avem construit acolo deja, daca se potriveste destinatiei;
- o clădire pentru garare, si cu destinatie pentru: încărcarea electrică / stație de încărcare cu CNG.

In cazul in care se va opta pentru o instalatie electrica, alimentarea acestora se va face cu cablu din stațiile de încărcare de tip plug in. Va trebui sa se aloce cel puțin câte o stație de încărcare la fiecare 2 autobuze. Astfel, în cadrul garajului de autobuze vor fi necesare instalarea a cel puțin 70 stații de încărcare rapidă si lenta duble pentru autobuzele electrice.

În cazul achiziționării de vehicule pe bază de CNG si CNG hibrid, toate ofertele depuse vor contine obligatoriu si infrastructura de alimentare cu gaz (statie completa / compresor redundant / generator electric redundant-alimentat cu motorina, sau chiar gaz) + solutii de stocare (rezervor - cascade de stocare) pentru 3-4 zile, in cazul unor situatii posibile de avarie de furnizare a gazului.

Se vor prevedea distinct viitoarele costuri de mentenanta. Oferta va cuprinde costurile de amenajare si toate investitiile necesare unei bune functionari dupa finalizarea procesului de achizitie publica.

Toate ofertele ce vor fi subscribe prezentei analize de piata vor avea incluse pachete de mentenanta pe o perioada de timp extinsa, ca de exemplu 4-6-8 ani, ce vor include analize de tip "Life Cycle Costing" - vor fi propuse de ofertanti.

In cazul acestor lucrari de mententanta ofertantii vor include toate consumabilele aferente acestor operatii, ca de exemplu – piese si materiale, uleiuri, filtre, curele, placute si discuri de frana, dar fara a ne limita la acestea, - preventiva si corectiva, pe toata durata garantiei oferite.

Solicitam ofertantilor sa ia in calcul, ca la edificarea statiei de CNG/electricitate, configurarea unei solutii de tip F-BOOT (finance build own operate and transfer) prin care eventuale companii partenere sa finanteze, sa construiasca, sa detina in proprietate statia, eventual sa o intretina, urmand ca la finalul perioadei contractuale sa transfere cu titlu gratuit statia catre entitatea contractanta.

Amortizarea investitiei companiei partenere s-ar face prin vanzarea statiei catre CT BUS SA si / sau catre alte terti consumatori.

Oferta trebuie sa contina urmatoarele informatii:

A) Caracteristici tehnice minimale si orientative:

- urmeaza a fi analizate si cizelate functie de raspunsurile ce vor fi primite la prezenta consultare de piata. In momentul actual consideram suficient datele legate de lungime (12 metri) si de numarul de locuri (cat mai mare posibil, minim 25 de locuri pe scaune).

Dimeniuni generale constructive

Caracteristici	Lungime (m)	Numar minim de locuri pe scaune	Numarul minim de pasageri transportati	Inaltime totala maxima (m)
	12 (+/- 0.5 m)	25	90	3,15

B) Oferte de training

- Personalul CT Bus va fi instruit si autorizat in vederea efectuarii unor anumite tipuri de lucrari de intretinere si reparatii.
- Ofertantul va detalia operatiile permise.

C) Toate ofertele vor contine si testele SORT adecvate.

D) Sistem infotainment / supraveghere video – ce vor trebui integrate cu cele existente la ora actuala in CT BUS SA.

- I) Sistem infotainment: Sistem audio-video cu display LCD pentru informarea calatorilor si pentru difuzarea de spoturi publicitare;
- II) Cablare e-ticketing: Autobuzul trebuie să fie pregătit, prin intermediul unui circuit electric necesar, în vederea echipării ulterioare, după livrare, cu un sistem automat de validare a biletelor;

III) Sistem automat de numarare calatori: Microbuzele livrate vor fi echipate cu instalatie de numarare a calatorilor (sisteme cu senzori inteligenti 3D si un analizor);

IV) Sistem automat de numarare calatori: Acesta va fi integrat cu sistemul de inregistrare al autobuzului si va permite urmarirea si inregistrarea numarului de calatori transportati pe anumite intervale de timp, statie, linie, nr. vehicul etc;

V) Un sistem de management computerizat al activitatii zilnice, cu ecran integrat si tastatura ce urmeaza a fi instalat in cabina soferului, intr-un loc usor accesibil cu vizibilitate maxima pentru acesta.

E) Managementul computerizat a traficului va fi alcătuit din urmatoarele module functionale:

- modul pentru gestiunea traseului, destinatiei finale, statiilor si orarului, integrat in sistemul AVL existent;
- instalatie de masurare si inregistrare a vitezei cu modul de inregistrare al evenimentelor. Conducatorul auto nu trebuie sa poata influenta in niciun fel acest modul;
- modul de autodiagnoza si semnalizare pentru facilitarea conducerii autobuzului; diagnoza pentru mentenanta;
- modul de masurare al consumului de carburant;
- modul de comanda pentru sistemul de informare audio-video;
- interfatare si comunicatie wireless + modul de comunicatie online;
- modulul CAN: va colecta, procesa si transfera in aplicatia back-office parametrii autovehiculului.

F) Autobuzul va fi prevazut cu o instalatie de supraveghere video la interior si la exterior. Sistemul va cuprinde intre cel putin 8 camere digitale alb negru, de inalta rezolutie, cu carcasa antivandalism.

G) Cabina inchisa pentru conducatorul auto

Postul de conducere va fi prevazut cu o usa pe partea stanga pentru conducatorul auto. Mai trebuie prevazut cu scaun ergonomic, cu reglare pe toate directiile.

Postul de conducere trebuie configurat de o maniera independenta, cu separare fata de spatiul pentru pasageri.

Acest spatiu va trebui configurat de o asemenea maniera pentru a oferi un grad mare de securizare al conducatorului auto fata de eventuale actiuni ale pasagerilor.

H) De preferat pentru CT BUS SA ar fi vizionarea si evaluarea unui prototip de autobuz omologat RAR, sau intr-unul din statele membre ale UE, care sa satisfaca cea mai mare parte a cerintelor prezentului studiu de piata.

I) De preferat pentru CT BUS SA ar fi ca viitoare autobuze sa fie prevazute cu un sistem de transport pentru biciclete, omologat de RAR, pe care se vor putea transporta minim

2 biciclete, cu zavorare. Ele vor fi prevazute si cu semnalizare la bordul vehiculului, in vederea preintampinarii furtului.

J) Ofertantul va prezenta o descriere detaliata a modului de realizare a activitatii de asistenta tehnica si service in perioada de garantie. Inclusiv investitiile ce trebuiesc efectuate pentru autorizarea atelierului entitatii contractante.

K) Modalitati de plata / conditii comerciale. Care este procentul de avans solicitat entitatii contractante la semnarea acordului cadru / contractului de vanzare - cumpare, procentul din pret ce va fi platibil la livrare, sau eventual pe transe, conform unui grafic de comun convenit. Cotatia autobuzelor se va face in EURO.

L) Autobuzele trebuie sa fie fara oglinzi retrovizoare laterale. In locul acestora solicitam dotarea cu un sistem de camere video tip "MirrorEye" sau similar.

6. Termenul pana la care se transmit propunerile persoanelor interesate in cadrul procesului de consultare: 10 de zile calendaristice de la data publicarii anuntului in SEAP / pe website-ul propriu (www.ctbus.ro).

7. Termenul pana la care sa va desfasura procesul de consultare:

- Pana la 90 de zile de la data expirarii termenului limita de depunere a solutiilor.

8. Descrierea modalitatii de desfasurare a consultarii si a modului in care se va realiza interactiunea cu operatorii economici ce vor raspunde la invitatia entitatii contractante

Operatorii economici vor prezenta documentele pe care le considera relevante, impreuna cu o sinteza a modelelor prezentate, conform tabelului urmator:

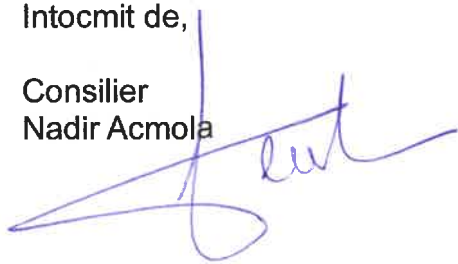
	Hybrid	Electric	CNG
Type			
Timp incarcare(min)			
Autonomie(km)			
Puterea bateriei(kW)			
Numar de locuri (scaune)			
Numar de pasageri total			
Eficienta maxima(%)			
Life time estimat(ore)			
Temperatura inghet(grade)			
Pret(EURO)			

Solutiile prezentate, opiniile, sugestiile si recomandarile cu privire la aspectele supuse consultarii vor fi transmise de catre operatorii economici interesati numai prin mijloace electronice la adresa de mail: achizitiipublice@ctbus.ro.

In cazul in care entitatea contractanta va considera ca sunt necesare lamuriri suplimentare in legatura cu modalitatea de estimare a unor preturi / solutii / atat tehnice, cat si financiare, transmise de operatorii economici, se vor realiza intalniri cu ofertantii.

Intocmit de,

Consilier
Nadir Acmlola



Director Tehnic
Gevat Bari

