



Code der Ausschreibung: AOV/SUA-SF 011/2020 DIENSTLEISTUNG TICKETING UND ITCS IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR DER AUTONOMEN PROVINZ BOZEN FÜR 7 JAHRE		Codice gara: AOV/SUA-SF 011/2020 SERVIZIO TICKETING E ITCS NEL TRASPORTO PUBBLICO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO PER 7 ANNI
Erkennungskode CIG: 82684458A9		Codice CIG: 82684458A9
<u>Klarstellung Nr. 25 und Klarstellung 18bis (vom L32 bis L41)</u>		<u>Chiarimento n. 25 e chiarimento 18bis (da L32 a L41)</u>
Fragen mit Bezug Lastenheft		Domande in riferimento al capitolato tecnico
Frage L1		Quesito L1
Gemäß Anforderung 1293 ist seitens des Bieters ein Konzept K7/Sicherheitskonzept zu erstellen. Das Konzept K7 ist allerdings nicht in den geforderten Konzepten gemäß Ausschreibungsbedingungen (Seite 42 bis 43) enthalten. Weiterhin ist auf der Vergabepattform das Konzept nicht unter den hochzuladenden Angebotsunterlagen aufgeführt.		Secondo il requisito 1293 è compito dell'offerente fornire un programma K7-programma per la sicurezza. Tuttavia, il programma K7 non compare tra i programmi richiesti secondo il disciplinare di gara (pagine 42 e 43). Inoltre, il programma non compare nell'elenco dei documenti di gara da caricare sulla piattaforma di aggiudicazione.
Antwort L1		Risposta L 1
Siehe Antwort L1 – Klarstellung 7		Vedi risposta L1 – Chiarimento 7
Frage L 2		Quesito L 2
Die seitens des künftigen AN zu erbringenden Dienstleistungen werden gemäß vorliegender Ausschreibungsvorgaben und Angaben im Preisblatt, über die Pauschalen gemäß Preisblatt vergütet. Die Vergütung erfolgt dabei unabhängig von der Anzahl verkaufter Tickets/Kundentransaktionen. Vor dem Hintergrund der vorstehenden		Le prestazioni dei servizi che il futuro affidatario dovrà fornire saranno retribuite in conformità con il presente capitolato tecnico e con le informazioni nel capitolato d'oneri, sul quale si basa anche il compenso forfettario. La retribuzione avviene indipendentemente dal numero di biglietti venduti e di transazioni dei clienti. Alla luce di questa situazione, emergono i



Rahmensituation ergeben sich damit die nachfolgend aufgeführten Klärungspunkte 2.1 bis 2.4.		seguenti punti da chiarire (da 2.1 a 2.4)
Frage L 2.1		Quesito L 2.1
<p>Gemäß Angaben unter Ziffer 3.2 gehört es u.a. zu den Leistungen des AN für sämtliche relevanten Frontend-Geräte das Fahrscheinpapier bereitzustellen und konkret für die stationären Frontend-Komponenten die Ver-/Entsorgung von Ticketmedien, Papier durchzuführen.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Ist unsere Annahme zutreffend, dass die Beschaffung von Ticketmedien, Papier durch und auf Kosten des AG erfolgt? → Ist unsere Annahme zutreffend, dass es sich bei den seitens des AN zu berücksichtigenden stationären Frontend-Komponenten um die Automaten handelt, die Vorverkaufsstellen nicht zu berücksichtigen sind? → Ist unsere Annahme zutreffend, dass seitens der Verkehrsunternehmen auf den Fahrzeugen und in den Vorverkaufsstellen/Servicecentern die Ver- und Entsorgung des Papiers und der Kundenmedien erfolgt, diese in den aufgeführten „Verbrauchsmaterialien“ umfasst sind? 		<p>Secondo le indicazioni nel paragrafo 3.2 compare tra le prestazioni fornite dall'affidatario anche la fornitura di carta per tutte apparecchiature Front-end per l'emissione di biglietti, la realizzazione concreta di componenti Front-End fissi, la fornitura e lo smaltimento dei supporti per i biglietti e della carta.</p> <ul style="list-style-type: none"> → È corretta la nostra supposizione che l'acquisto dei supporti per i titoli di viaggio e della carta avvenga a spese del committente? → È corretta la nostra supposizione che il committente intenda per Front-end le biglietterie automatiche e che non siano da tenere in considerazione i punti vendita? → È corretta la nostra supposizione che la carta e il materiale per l'utenza che viene utilizzato a bordo mezzo dall'azienda di trasporto, nei punti vendita e nei centri di servizi sia compreso nei "materiali di consumo"?
Antwort L 2.1		Risposta L 2.1
Siehe Antwort L2.1 – Klarstellung 7		Vedi risposta L2.1 – Chiarimento 7
Frage L 2.2		Quesito L 2.2
In den Ausschreibungsunterlagen sind keine Angaben enthalten, welche Mengen an Ticketausgaben/Transaktionen seitens des AN zu berücksichtigen sind. Da die Ausgabeanzahlen allerdings Auswirkungen auf den zu berücksichtigenden Serviceumfang (u.a. technische Wartungsintervalle und Anzahl der benötigten Kassendienstzyklen) hat, bitten wir Sie um Angabe der folgenden Eckwerte:		Nei documenti di gara non sono contenute indicazioni riguardanti le quantità di biglietti distribuiti e di transazioni di cui l'affidatario deve tener conto. Tuttavia, poiché la quantità di titoli emessi ha conseguenze sull'entità del servizio da prendere in considerazione (come anche gli intervalli tra gli interventi tecnici e la quantità di giri contabili richiesti), vi richiediamo delle indicazioni sui seguenti punti:



<p>→ Zu berücksichtigende Ticketanzahl je Automatenstandort.</p> <p>→ Umsatz der heute durchschnittlich wöchentlich auf den Automatenstandorten vorliegt.</p>		<p>→ La quantità di biglietti venduti da ogni biglietteria automatica</p> <p>Il fatturato medio attuale di ogni biglietteria automatica.</p>
Antwort L 2.2		Risposta 2.2
Siehe Antwort L2.2 – Klarstellung 7		Vedi risposta L2.2 – Chiarimento 7
Frage L 2.3		Quesito L 2.3
<p>Im Zusammenhang mit der bargeldlosen Zahlung von Tickets - und/oder der Nutzung von Bankkarten als Nutzermedium - fallen Transaktionsgebühren für die Nutzung der jeweiligen Services an.</p> <p>→ Ist unsere Annahme zutreffend das seitens des AG die angesprochenen Transaktionsgebühren abgedeckt und getragen werden und diese nicht im Rahmen der Bieterkalkulation zu betrachten sind?</p>		<p>In relazione alle commissioni delle transazioni per l'utilizzo del servizio relativo ai pagamenti dei biglietti che avvengono senza contanti e/o tramite carta di credito:</p> <p>→ È corretta la nostra supposizione che le commissioni di tali transazioni siano coperte da parte del committente e che non siano da contemplare nei calcoli dell'offerente?</p>
Antwort L 2.3		Risposta L 2.3
Siehe Antwort L2.3 – Klarstellung 7		Vedi risposta L2.3 – Chiarimento 7
Frage L 2.4		Quesito L 2.4
<p>Im Zusammenhang mit der bargeldlosen Zahlung von Tickets - und/oder der Nutzung von Bankkarten als Nutzermedium - fallen Transaktionsgebühren für die Nutzung der jeweiligen Services an.</p> <p>→ Ist unsere Annahme zutreffend das seitens des AG die angesprochenen Transaktionsgebühren abgedeckt und getragen werden und diese nicht im Rahmen der Bieterkalkulation zu betrachten sind.</p>		<p>In relazione alle commissioni delle transazioni per l'utilizzo del servizio relativo ai pagamenti dei biglietti che avvengono senza contanti e/o tramite carta di credito:</p> <p>→ È corretta la nostra supposizione che le commissioni di tali transazioni siano coperte da parte del committente e che non siano da contemplare nei calcoli dell'offerente?</p>
Antwort 2.4		Risposta L 2.4
Siehe Antwort L2.4 – Klarstellung 7		Vedi risposta L2.4 – Chiarimento 7
Frage L 3		Quesito L 3
<p>Gemäß Angaben unter Ziffer 3.2 gehört der 1st Level-Support der Frontend-Geräte auf den Fahrzeugen zu den</p>		<p>Secondo il paragrafo 3.2 il supporto di primo livello ai dispositivi Front-end a bordo mezzo è uno dei compiti dell'azienda di trasporto.</p> <p>→ È corretta la nostra supposizione che</p>



<p>Aufgaben/Leistungen der Verkehrsunternehmen.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Ist unsere Annahme zutreffend, dass unter dem Oberbegriff „Frontend-Geräte auf den Fahrzeugen“ auch die OBU's enthalten sind. → Ist unsere Annahme zutreffend, dass der Austausch defekter OBU's durch die jeweiligen Verkehrsunternehmen (als Betreiber der Fahrzeuge) erfolgt und seitens des AN eine ausreichende Anzahl an Tauschgeräten vorzuhalten und bereitzustellen ist? → Ist unsere Annahme zutreffend, dass seitens des AN damit für die OBU's schwerpunktmäßig die Wartung (Instandhaltung) in den Kosten zu berücksichtigen sind? 		<p>sotto la definizione di “dispositivi Front-end a bordo mezzo” ci siano anche le OBU?</p> <ul style="list-style-type: none"> → È corretta la nostra supposizione, che la sostituzione di una OBU difettoso avviene tramite l'azienda di trasporto (in quanto gestore del mezzo) e che il commissionario debba avere a disposizione una quantità sufficiente di dispositivi di riserva? → È corretta la nostra supposizione che i costi di manutenzione e riparazione delle OBU siano da tenere in considerazione per l'affidatario?
Antwort L 3		Risposta L 3
Siehe Antwort L3 – Klarstellung 7		Vedi risposta L3 – Chiarimento 7
Frage L 4		Quesito L 4
<p>Die Installation der mobilen Lieferanteile ist gemäß Lastenheft seitens des AN durchzuführen. Im Rahmen des Lastenheftes bzw. im Mengengerüst gemäß Anlage fehlen allerdings konkrete Angaben zu den zu berücksichtigenden Fahrzeugtypen und zu den Fahrzeugmengen die in der Einrüstphase bereitgestellt werden können.</p> <p>Wir bitten daher um Angabe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der konkret im Einsatz befindlichen Fahrzeugausführungen. <p>Welche Fahrzeuganzahl (ca.) in der Einrüstphase wochentags je Betriebshof bereitgestellt werden können</p>		<p>L'installazione dell'apparecchiatura mobile deve essere effettuata dall'affidatario in conformità con il capitolato tecnico.</p> <p>In riferimento al disciplinare, nello specifico per quanto riguarda la struttura in relazione all'installazione, mancano indicazioni concrete per quanto riguarda le tipologie di mezzi a cui fare riferimento e per quanto riguarda la quantità di mezzi che possono essere predisposti durante la fase di configurazione.</p> <p>Vi preghiamo di fornire indicazioni riguardo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'esatta tipologia di mezzi che è in circolazione <p>La quantità approssimativa di mezzi che potrebbero essere predisposti nei giorni feriali in ogni deposito durante la fase di configurazione.</p>
Antwort L4		Risposta L 4
Siehe Antwort L4 – Klarstellung 7		Vedi risposta L4 – Chiarimento 7



Frage L 5		Quesito L 5
Die Installation der stationären Lieferanteile (hier speziell Automaten/Validator) ist gemäß Lastenheft seitens des AN durchzuführen, die jeweiligen Standorte sind - gemäß der Anlage „Mengengerüst“ - dabei seitens des AG bereits vorgegeben. Ist unsere Annahme zutreffend, dass die bautechnische Erschließung (dies umfasst ggf.: Einholung behördlicher Genehmigungen, Herstellung von Fundamenten, Verlegung der Spannungsversorgungsleitungen bis zum Standort) durch den AG erfolgt und nicht zum Leistungsumgang des AN gehört		L'installazione di apparecchiature fisse (in questo caso biglietterie automatiche e obliteratori) secondo il disciplinare deve essere effettuata dall'affidatario, le ubicazioni dell'installazione sono indicate dal committente, in conformità con quanto riportato nell'allegato "Componenti stazionari" Se la nostra supposizione è corretta, la pianificazione tecnica, che comprende eventualmente: la richiesta di autorizzazioni ufficiali, lo stabilimento di fondamenta, lo spostamento di cablaggi fino al luogo indicato, deve essere effettuato dal committente e non compare tra le prestazioni dell'affidatario.
Antwort L 5		Risposta L 5
Siehe Antwort L5 – Klarstellung 7		Vedi risposta L5 – Chiarimento 7
Frage L 6		Quesito L 6
Aus den Angaben unter Ziffer 3.6 bzw. in den dort dargestellten Fahrzeugarchitekturen ist ersichtlich das alle Fahrzeugarchitekturen immer ITCS und Ticketing umfassen. In Anforderung 195 wird allerdings zusätzlich auf eine Ausrüstung von Bussen mit ausschließlich Ticketing verwiesen. Aus den weiteren OBU-Anforderungen (OBU-Standard / -Light) und der Anlage Mengengerüst ist diese Ausrüstungsvariante nicht erkennbar.		Nel paragrafo 3.6, o meglio, nelle architetture dei mezzi descritte in quel paragrafo, risulta che tutti i mezzi presentano un'architettura con ITCS e biglietteria. Tuttavia, nel requisito 195 vengono menzionati autobus equipaggiati unicamente con la biglietteria. Questa tipologia di equipaggiamento non è riconoscibile nelle altre richieste riguardanti gli OBU (OBU- Standard o Light) e nell'allegato "Componenti mobili".
Antwort L 6		Risposta L 6
Siehe Antwort L6 – Klarstellung 7		Vedi risposta L6 – Chiarimento 7
Frage L 7		Quesito L 7
Anhand der Angaben unter Ziffer 3.6 und im Kontext zu den konkreten Lastenheftanforderungen unter 1271ff ist ersichtlich das alle dargestellten Fahrzeugkomponenten über IBIS-IP (VDV301-x) an die OBU angeschlossen werden. Aus der in Anlage 1 dargestellten		In base alle indicazioni fornite nel paragrafo 3.6 e nel contesto dei requisiti concreti richiesti nel disciplinare al punto 1271ff è evidente che tutti i componenti dei mezzi descritti vengono collegati alle OBU tramite IBIS-IP (VDV301-x). Tuttavia, non è chiaro nella situazione attuale presentata



<p>IST-Situation ist allerdings nicht ersichtlich inwieweit die heute bereits vorhandenen Fahrzeugkomponenten diese Schnittstelle bzw. die auf der Schnittstelle benötigten IBIS-IP-Dienste, IBIS-IP-Services bzw. die spezifischen Fachdienste bereits umgesetzt haben.</p> <p>→ Wir bitten um Angabe welche IBIS-IP-Dienste, IBIS-IP-Services bzw. spezifischen Fachdienste seitens der anzuschließenden Fahrzeugkomponenten umgesetzt sind, bzw. welche bei einer noch erfolgenden Aktualisierung umgesetzt werden.</p> <p>→ Ist unsere Annahme zutreffend, dass die in Anforderung 1271 dargestellte Umsetzung der erforderlichen IBIS-IP-Funktionen, ausschließlich für die auf der OBU selbst zu implementierenden IBIS-IP-Funktionen gilt?</p> <p>Wir bitten um Angabe wie viel unterschiedliche Hersteller/Komponenten für die unter 1271 geforderte Abstimmung zu berücksichtigen sind.</p>		<p>nell'allegato 1 in quale misura questa interfaccia sia stata implementata sui componenti dei mezzi, nello specifico i servizi IBIS-IP, IBIS-IP-Services, o i servizi specifici che necessitano dell'interfaccia.</p> <p>→ Chiediamo cortesemente di avere delle indicazioni su quali servizi IBIS-IP, IBIS-IP-Services, e servizi specializzati sono stati realizzati dalla parte dei componenti dei mezzi da collegare e quali devono ancora essere aggiornati.</p> <p>→ È corretta la nostra supposizione che la realizzazione delle funzioni IBIS-IP necessarie descritte nel requisito 1271 valga esclusivamente per l'implementazione dell'IBIS-IP sulle OBU stesse?</p> <p>→ Chiediamo cortesemente quanti diversi produttori/componenti siano da prendere in considerazione per la valutazione richiesta nel requisito 1271</p>
Antwort L 7		Risposta L 7
Siehe Antwort L7 – Klarstellung 7		Vedi risposta L7 – Chiarimento 7
Frage L 8		Quesito L 8
<p>Der seitens des AN gemäß Ziffer 3.7 zu liefernde Funk-Router soll eine - von der Datenver-/entsorgung für ITCS/Ticketing – unabhängige Internetverbindung für die Datenver-/entsorgung von Infotainment-Anzeigen, Video-Einheiten, Innenanzeigen verfügen. Welche Datenmengen usw. dabei zu berücksichtigen sind ist allerdings nicht angegeben. Gemäß Anforderung 110 gehört zum Liefer-/Leistungsumfang des AN die Hard- und Software für sämtliche erforderliche Kommunikationstechnik inkl. erforderliche Schnittstellen zum öffentlichen Mobilfunksystem und SIM-Karten.</p> <p>→ Ist unsere Annahme zutreffend, dass unter dem Aspekt der</p>		<p>Secondo il paragrafo 3.7 il router deve essere fornito dall'affidatario e deve avere una connessione internet indipendente da quella per la rilevazione e lo scarico dei dati del ITCS e ticketing per poter rilevare e scaricare i dati dei display di Infotainment, unità video e annunci interni. Tuttavia, non è indicato quale sia la quantità di dati da prendere in considerazione. Secondo la richiesta 110 è nell'ambito di consegna e di servizi dell'affidatario fornire Hardware e software per la tecnologia di comunicazione necessaria, incluse le interfacce necessarie per il sistema di telefonia mobile pubblico e le schede SIM.</p> <p>→ È corretta la nostra supposizione,</p>



<p>dualen/parallelen Nutzung des Routers außerhalb des ITCS/Ticketings, der AG die Beschaffung der SIM-Karten durchführt und seitens des AN die für die Nutzung erforderliche Schnittstelle (SIM-Slot..) im Router vorhanden sein muss?</p> <p>→ Ist unsere Annahme zutreffend, dass die Kommunikationskosten durch den AG getragen werden?</p>		<p>che sotto l'aspetto dell'uso parallelo di un router al di fuori dell'uso per l'ITCS o il ticketing, il committente fornisce le schede SIM e l'affidatario si occupa di rendere disponibile per l'utilizzo l'interfaccia (SIM-Slot...) ?</p> <p>→ È corretta la nostra supposizione, che i costi di comunicazione vengano sostenuti dal committente?</p>
Antwort L 8		Risposta L 8
Siehe Antwort L8 – Klarstellung 7		Vedi risposta L8 – Chiarimento 7
Frage L 9		Quesito L 9
<p>In der ersten Anforderung unter Ziffer 5.8.4 ist eine zweimonatiger Testbetrieb und in der Anforderung 282 ein dreimonatiger Testbetrieb.</p> <p>Welche der beiden Zeitangaben ist zutreffend?</p>		<p>Secondo il primo requisito del paragrafo 5.8.4, è previsto un periodo di test di due mesi. Secondo la richiesta 282 il periodo corrisponde a tre mesi. Quale informazione è corretta?</p>
Antwort L 9		Risposta L 9
Siehe Antwort L9 – Klarstellung 7		Vedi risposta L9 – Chiarimento 7
Frage L 10		Quesito L 10
<p>In Anforderung 969 und 1060ff sowie 1065ff wird explizit für die Zentrale die Umsetzung von Überfall-, Not-, Unfallrufen verwiesen. In den ITCS-Vorgaben für die OBU selbst sind dazu keine weiteren expliziten Angaben enthalten.</p> <p>Ist unsere Annahme zutreffend, dass Überfall-, Not-, Unfallrufe über die Standard-Bedienoberfläche der OBU's initiiert werden und keine spezifischen Bedienabläufe zu berücksichtigen sind?</p>		<p>I requisiti 969, 1060ff e nella 1065ff si riferiscono esplicitamente alle chiamate alla Centrale per la segnalazione di rapine, emergenze e incidenti.</p> <p>Tra le direttive dell'ITICS per gli OBU stessi non compaiono ulteriori indicazioni esplicite.</p> <p>→ È corretta la nostra supposizione, per cui le segnalazioni di rapine, emergenze e incidenti vengano effettuate sulla piattaforma standard e che non ci siano altre particolari procedure di servizio di cui tener conto?</p>
Antwort L 10		Risposta L 10
Siehe Antwort L10 – Klarstellung 7		Vedi risposta L10 – Chiarimento 7



Frage L 11		Quesito L 11
<p>In der Anforderung 1276 wird zum einen vom FMS und zum anderen von CAN-FMS gesprochen. In den Architekturbildern gemäß 3.6 ist allerdings „FMS dalla versione 3.0“ aufgeführt.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Ist unsere Annahme zutreffend, dass generell gemäß Darstellungen unter 3.6 die Anbindung des FMS über die IBIS-IP-Schnittstelle erfolgt? → Ist unsere Annahme zutreffend, dass neben der IBIS-IP-Anbindung des FMS keine weiterer Schnittstelle (wie CAN..) auf Seiten das AN zu berücksichtigen ist? 		<p>Il requisito 1276 si riferisce da una parte a FMS e da un'altra a CAN-FMS. Tuttavia, le immagini dell'architettura secondo il paragrafo 3.6 menzionano "FMS dalla versione 3.0".</p> <ul style="list-style-type: none"> → È corretta la supposizione che, in linea generale secondo le illustrazioni del paragrafo 3.6, il collegamento del FMS avvenga tramite l'interfaccia IBIS-IP? → È corretta la supposizione che, oltre al collegamento del FMS con IBIS-IP, l'affidatario non debba prendere in considerazione nessuna altra interfaccia (come CAN)?
Antwort L 11		Risposta L 11
Siehe Antwort L11 – Klarstellung 7		Vedi risposta L11 – Chiarimento 7
Frage L 12		Quesito L 12
<p>In der Anforderung 1277 ist aufgeführt das ELA-Anlagen unterschiedlicher Hersteller im Einsatz sind.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Da eine Ansteuerung seitens der OBU zu berücksichtigen ist, bitten wir um Angabe ob alle ELA-Anlagen über identische Ansteuerungsschnittstellen und Ansteuerungsfunktionen verfügen und bitten um Bereitstellung der entsprechenden Unterlagen. 		<p>Nella richiesta 1277 viene esplicitato che sono in funzione installazioni di sistemi ELA di diversi produttori.</p> <ul style="list-style-type: none"> → poiché il comando degli OBU è da tenere in considerazione, vi preghiamo di chiarire se tutte le installazioni ELA funzionino attraverso piattaforme di comando e funzioni di comando identiche e vi preghiamo di mettere a disposizione i documenti che li riguardano.
Antwort L 12		Risposta L 12
Siehe Antwort L12 – Klarstellung 7		Vedi risposta L12 – Chiarimento 7
Frage L 13		Quesito L 13
<p>Die unter Ziffer 7.3.4.11 aufgeführten Zahlisanforderungen umfassen ebenfalls den einsetzbaren 6-fach-Münzwechsler. Im Regelfall gehören diese Münzwechsler ja zu persönlichen Ausrüstung des Fahrers und werden von diesem mitgeführt.</p>		<p>Nel al paragrafo 7.3.4.11 sono presenti le richieste per quanto riguarda i cambiamonete a 6 scomparti. Di norma questi cambiamonete sono compresi nell'attrezzatura personale del conducente, che li porta sempre con sé.</p> <ul style="list-style-type: none"> → È corretta la nostra supposizione che



<p>→ Ist unsere Annahme zutreffend, dass die Anforderungen zum Münzwechsler dahingehend zu verstehen sind, dass entsprechende Münzwechsler einsetzbar sein müssen. Im Lieferumfang allerdings nicht der Münzwechsler enthalten ist?</p> <p>→ Mit welchem Typ Münzwechsler sind die Fahrer aktuell ausgerüstet und sollen diese weiter genutzt werden?</p>		<p>la caratteristica importante sia l'installabilità dei cambiamonete, Ma nella fase di fornitura non sono compresi i cambiamonete?</p> <p>→ Con quale tipo di cambiamonete sono attrezzati i conducenti al momento? Devono continuare a utilizzare l'attuale tipologia?</p>
Antwort L 13		Risposta L 13
Siehe Antwort L13 – Klarstellung 7		Vedi risposta L13 – Chiarimento 7
Frage L14		Domanda L14
<p>Gemäß Anforderungen unter 293 ist seitens des Anbieters „eine Migration und Weiternutzung derzeitiger Infrastruktur im Fahrzeug und an Stationen (Verkabelung, Halterungen, Automatensockel) soweit wie möglich und sinnvoll umzusetzen.“</p> <p>Um diese MUSS-Anforderung umzusetzen, sind allerdings weitergehende Angaben zu den Fahrzeugen / Stationen erforderlich.</p> <p>Aus dem Lastenheft, der Anlage 1 „Ist-Situation“ und der Anlage 6 „Mengengerüst Mobile Komponenten“ können aktuell keine Rückschlüsse auf die Nutzbarkeit der vorhandenen Verkabelung abgeleitet werden.</p> <p>→ Welche Verkabelung sind heute zu den vorgegebenen/vorgesehenen Montagepunkten für Validator(en) - an den Türen - bzw. zur OBU - am Fahrerarbeitsplatz - bereits in den Fahrzeugklassen gemäß Anlage 6 vorhanden (Leitungsausführung 10/100MBit Lan-tauglich, Spannungs-versorgung, Kriterien wie Wegimpuls/Tür zur OBU?).</p> <p>→ Welche Antennentypen (4G/5G, WLAN, GPS) sind heute in den Fahrzeugen bereits vorhanden und können im Zusammenhang mit der Komponenteneinrüstung/Fahrzeugausrüstung an das neue System (Funkrouter) angeschlossen werden?</p> <p>→ Welche Antennensteckverbinder</p>		<p>Il requisito 293 richiede che “una migrazione ed un riutilizzo delle infrastrutture attuali di bordo e nelle stazioni (cablaggio, staffe, basamenti per i TVM) deve essere perseguito per quanto possibile e sensato.”</p> <p>Tuttavia, per la realizzazione di questo requisito obbligatorio, sono necessarie ulteriori indicazioni per quanto riguarda i mezzi/le stazioni.</p> <p>Dal capitolato tecnico, dall'allegato 1 “Situazione iniziale” e dall'allegato 6 “componenti mobili” non è attualmente possibile trarre conclusioni sull'utilizzabilità del cablaggio attuale</p> <p>→ Quali cablaggi sono attualmente disponibili nei punti di montaggio presenti e previsti per gli obliteratori - alle porte - o all'OBU - sul posto di lavoro del conducente - nelle classi di mezzi come da indicazioni dell'allegato 6 (Versione di linea 10/100 Mbit, alimentazione, impulso di percorso e segnale della porta all'OBU?).</p> <p>→ Quali tipologie di antenne (4G/5G, WLAN, GPS) sono già presenti sui mezzi e possono essere collegate al nuovo sistema (Funkrouter) con l'equipaggiamento dei componenti e</p>



<p>sind heute in den Fahrzeugen im Einsatz? → Welche Fahrzeugausführungen sind in den Fahrzeugklassen gemäß Anlage 6 jeweils zusammengefasst (Hersteller/Typ)?</p>		<p>dei veicoli? → Quali connettori per antenne sono attualmente in uso sui mezzi? → Quali allestimenti di mezzi sono raggruppati nelle classi di mezzi secondo l'allegato 6 (produttore/tipo?)</p>
Antwort L14		Risposta L14
<p>ì</p> <p>Zu den Montagepunkten der Validatoren führen Ethernetkabel Cat 5+. Abgesetztes Fahrerterminal kann mit einem seriellen Kabel und einer Spannungsversorgung angebunden sein. Im Regionalverkehr ist der Fahrerseitige Validator mit Ethernet angebunden Wegimplus und Türkriterium können über FMS abgegriffen werden. Die Spannungsversorgung liegt bei 24 Volt, bei Kleinbussen ist auch eine Spannungsversorgung von 12 Volt möglich</p> <p>Bezüglich der Antennen und Steckverbindungen können wir leider keine detaillierte Antwort geben. In Anlage 6 werden Fahrzeugklassen definiert, diese können von verschiedenen Herstellern und Typs sein.</p>		<p>I cavi Ethernet Cat 5+ conducono ai punti di montaggio dei validatori. Il terminale del conducente può essere collegato con un cavo seriale e uno per l'alimentazione. Nel trasporto regionale, il validator lato conducente è collegato con Ethernet I criteri impulso di percorso e quello del segnale della porta possono essere rilevati tramite FMS. L'alimentazione è di 24 Volt, per i minibus è possibile anche un'alimentazione a 12 Volt.</p> <p>Per quanto riguarda le antenne e le connessioni a spina non possiamo purtroppo dare una risposta dettagliata. Nell'appendice 6 sono definite le classi dei veicoli, che possono essere di diversi produttori e tipi.</p>
Frage L15		Domanda L15
<p>Gemäß MUSS-Anforderungen in 1456 und 1457 müssen bei den zu liefernden Switches/Routern managed-Ausführungen berücksichtigt werden. Für den für den Service-Zugang und die Reserve sind dabei M12-Port-Steckverbinder vorzusehen. → Ist unsere Annahme zutreffend das auch bei den übrigen Portsteckverbindern an Switches/Routern M12-Steckverbinder zu berücksichtigen sind?</p>		<p>Secondo i requisiti obbligatori 1456 e 1457, per quanto riguarda gli switch/i router da fornire, si deve tenere conto dei modelli gestiti. Per l'accesso ai servizi e la riserva, sono previsti dei connettori per le porte M12. → È corretta l'ipotesi per cui per le restanti connessioni agli switch e ai router bisogna considerare i connettori M12?</p>
Antwort L15		Risposta L15
Diese Annahme ist korrekt.		Questa supposizione è corretta.
Frage L16		Domanda L16



<p>Gemäß Anforderung 1499 gehört der Automatensockel zum Lieferbestandteil des Automaten, gemäß Anforderung 293 sollen vorhandene Sockel weiter genutzt werden.</p> <p>→ Welche Sockelausführungen (bei stationäre Automaten) werden heute bereits genutzt (Abmessungen/Stichmaße) und stehen zur weiteren Verwendung zur Verfügung?</p> <p>→ Kann die Anzahl der im Leistungsverzeichnis zu berücksichtigenden Sockel um die vorstehend angefragte Anzahl vorhandener Sockel reduziert werden?</p>		<p>Secondo il requisito 1499 il basamento delle biglietterie automatiche fa parte della consegna dei macchinari, secondo il requisito 293 possono essere utilizzati i basamenti presenti.</p> <p>→ Quali basamenti (per quanto riguarda le biglietterie automatiche stazionarie) vengono utilizzati al momento (quali misure) e resteranno disponibili per un utilizzo futuro?</p> <p>→ È possibile ridurre la quantità di basamenti da considerare nelle specifiche della quantità di basamenti già esistenti?</p>
Antwort L16		Risposta L16
<p>Die heute verwendeten Sockel sind in einem technischen Schrank kombiniert und sind eine Sonderanfertigung für den derzeit verwendeten Fahrscheinautomaten. Es sind ca. 10 solcher Sockel/technische Schränke im Einsatz. Aufgrund der Sonderausführung, ist eine Weiterverwendung allerdings nur schwer umzusetzen. Der Begriff „Automatensockel“ der Anforderung 293 wird gestrichen.</p>		<p>I basamenti utilizzati oggi sono combinati in un armadio tecnico e sono realizzati specificatamente per le biglietterie automatiche attualmente in uso. Questi basamenti/armadi tecnici sono ca. 10. A causa della struttura particolare, tuttavia, l'ulteriore utilizzo risulta essere difficile. Si elimina il termine "basamenti per i TVM" dal requisito 293.</p>
Frage L17		Domanda L17
<p>In den Angaben unter 5.6 „Migrationsphase“ ist aufgeführt, dass der Bieter für die Besichtigung ausgewählter Fahrzeugtypen der Busflotte, im Rahmen der Angebotserstellung entsprechende Termine bei der Vergabestelle erfragen kann. Da die im Zusammenhang mit der Komponenteneinrüstung zu berücksichtigenden Arbeiten/Aufwände höchstwahrscheinlich stark abhängig ist von der aktuellen Ist-Situation in den Fahrzeugen, ist es u.E. sinnvoll und erforderlich die bei der Ausrüstung zu berücksichtigenden Fahrzeugtypen zu besichtigen.</p> <p>→ Wir bitten um Angabe, wann eine solche Besichtigung seitens der Vergabestelle eingerichtet werden kann.</p>		<p>Nelle informazioni nel capitolo 5.6 (5.10?) “fase di migrazione” indicano che l'offerente può richiedere alla società appaltante degli appuntamenti per l'ispezione dei tipi di veicoli selezionati del parco autobus, l'offerente per la preparazione dell'offerta. Poiché le spese/i lavori da considerare in relazione all'allestimento dei componenti dipendono con ogni probabilità dall'attuale situazione dei mezzi, secondo noi è sensato e necessario ispezionare le tipologie di mezzi da considerare per l'allestimento.</p> <p>→ Chiediamo cortesemente di avere indicazioni su quando tale ispezione sarà resa possibile da parte del committente.</p>



Antwort L17		Risposta L17
Hierfür wurde von der Vergabestelle ein fakultativer Lokalausweis vom 15 – 18 Juli organisiert. Die hierfür zu beachtenden Termine und Fristen wurden bereits in den Ausschreibungsbedingungen veröffentlicht.		A questo proposito è stato organizzato dal committente un sopralluogo dei locali facoltativo dal 15 al 18 luglio. Le relative date e scadenze da rispettare erano già state pubblicate nel disciplinare di gara.
Frage L18		Domanda L18
Für die Abwicklung der Sprechverbindungen Fahrer /Leitstelle, Fahrer/Fahrer... bzw. die Spracheingabe können ggf. die in den Fahrzeugen wahrscheinlich bereits vorhandenen und fest verbauten Mikrofone und Sprech Tasten genutzt werden. → Wir bitten um Angabe, welche Ausführungen verbaut sind und inwieweit seitens des AG eine weitere Verwendung gemäß Anforderung 293 vorgesehen ist.		Per lo svolgimento dei collegamenti vocali autista/centro di controllo, autista/autista o per il comando vocale si possono eventualmente utilizzare i microfoni e i tasti vocali che probabilmente sono già installati a bordo mezzo. → Chiediamo indicazioni riguardo a quali modelli sono stati installati e in che misura il committente prevede un ulteriore utilizzo in base al requisito 293.
Antwort L18		Risposta L18
Aufgrund der heterogenen Fahrzeugflotte und damit einhergehend sehr unterschiedlicher Ausführungen von Mikrofon- und Sprech Tasten, muss der Auftragnehmer eine von der derzeitigen Hardware gesonderten Lösung anbieten.		A causa della flotta eterogenea di veicoli e dei diversi modelli di microfono e pulsanti di conversazione ad essi associati, l'affidatario deve offrire una soluzione separata dall'hardware attuale.
Frage L19		Domanda L19
Laut Anforderung 1689 gelten für die Ausführung OBU-Light die Anforderungen 1628 (Netzwerkanschluss/netzwerktauglich) und 1629 nicht. Durch den Wegfall der 1628 entfällt damit an der OBU-Light der Netzwerkanschluss. Gemäß der sonstigen Anforderungen muss die OBU-Light allerdings per Netzwerkanschluss an den Router angeschlossen werden, bzw. übernimmt z.B. gemäß Anlage 6 die Ansteuerung der Validatoren in den Fahrzeugen. → Wir bitten um Angabe, wie die MUSS-Anforderungen unter 1689 zu verstehen sind bzw. aus Sicht des AG erfüllbar sind, ohne gegen die Erfüllung andere MUSS-Ausführungen zu verstoßen.		Secondo il requisito 1689 per i modelli di OBU Light i requisiti 1628 (connessione di rete) e 1629 non sono validi. Dovesse venire a meno il requisito 1628, decadrebbe anche la connessione di rete per le OBU Light. Tuttavia, secondo gli ulteriori requisiti, le OBU Light devono essere collegate al router tramite connessione di rete, oppure, ad esempio secondo l'allegato 6, assume il comando degli obliteratori nei mezzi. → Chiediamo di fornire indicazioni riguardo a come siano da intendere i requisiti obbligatori al punto 1689, o su come siano da soddisfare dal punto di vista del committente, senza andare contro l'adempimento di altri requisiti obbligatori.



Antwort L19		Risposta L19
Bitte beachten Sie hierfür die Anforderung 1631. Es ist dem Auftragnehmer überlassen, wie Validatoren in Fahrzeugen mit OBU-light anzubinden sind. Je nach AN-spezifischer Umsetzung ergeben sich unterschiedliche Anbindungsmöglichkeiten.		A questo proposito, Vi preghiamo di considerare il requisito 1631. Spetta all'affidatario decidere come collegare i validatori nei veicoli con OBU-light. A seconda della sua implementazione specifica, ci sono diverse opzioni di connessione
Frage L20		Domanda L20
Laut Übersicht unter 3.7 / Systembild Kommunikation ist die im 4G/5G-Router eingesetzte SIM-Karte eine Beistellung des PTO. Aus der hinterlegten Farbkennzeichnung ist ableitbar, dass über diese SIM der Datenverkehr zwischen den Fahrzeugkomponenten (Video/Innenanzeiger, Infotainment Monitor) und externen Internet-Instanzen erfolgt. In anderen Anforderungen (siehe 110, 1462) kann die jeweilige Anforderung dahingehend verstanden werden, dass die SIM-Karte seitens des AN zu liefern ist. → Wir bitten um Angabe, ob hier ggf. Router mit Dual-SIM zu berücksichtigen sind und je nach Übertragungsweg unterschiedliche Kanäle (SIM 1: OBU ↔ ITCS-/Ticketing-Backend; SIM 2: Video... ↔ Internet) zu realisieren sind?		Secondo la panoramica al punto 3.7 "Architettura dei sistemi di comunicazione" la scheda SIM inserita nel router 4G/5G viene messa a disposizione dal PTO. Dalla suddivisione per colori si comprende che il trasporto dei dati su questa SIM avviene tra i componenti dei mezzi (Video/Indicatori interni/ display di infotainment) e istanze internet esterne. Per quanto riguarda i requisiti 110 e 1462, si può intendere dalle relative indicazioni che la scheda SIM venga fornita dall'affidatario. → Chiediamo di chiarire se in questo caso bisogna tenere conto di eventuali Router dual-SIM se siano da realizzare diversi canali a seconda del percorso di trasmissione (SIM 1: OBU ↔ ITCS-/Ticketing-Backend; SIM 2: Video... ↔ Internet)
Antwort L20		Risposta L20
Bitte beachten Sie die Antwort L8 der Klarstellung 7.		Vi preghiamo di considerare la risposta L8 del chiarimento 7.
Frage L21		Domanda L21
Gemäß Angabe in 294 werden die derzeit genutzten Magnetstreifenkarten als Ticketmedium abgeschafft und sind nicht Bestandteil des zu realisierenden Systems, siehe auch Anforderung 730. → Ist unsere Annahme zutreffend, dass im Rahmen der Migrationsphase dieser Kartentyp nicht weiter zu berücksichtigen ist?		Secondo le indicazioni nel requisito 294 sia i titoli a banda magnetica che quelli su altri supporti non sono parte del sistema da realizzare (vedi anche requisito 730). → È corretta l'ipotesi secondo cui durante la fase di migrazione queste tipologie di carta non dovranno essere tenute in considerazione?



Antwort L21		Risposta L21
Diese Annahme ist korrekt.		Questa ipotesi è corretta.
Frage L22		Domanda L22
<p>Gemäß Anforderung 1312 sind an den stationären Automaten alle relevanten Produkte nach Vertriebsmatrix Anlage 4 auszugeben. Zu diesen Produkten gehören u.a. die:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wertkarte, • Museomobilcard, • Bikomobilcard. <p>Vorstehenden Karten sind gemäß Anlage 4 auf dem Medium „COP, chip on Paper“ auszugeben. Anhand der Ticketdarstellungen in Anlage 1 ist ersichtlich, dass bei diesen Karten farbige Kartenlayouts zum Einsatz kommen. Vor dem Hintergrund das für die Automaten die Ausgabe von in schwarz-weiß gedruckten Belegen vorgegeben ist (Anforderung 1532) müssen ggf. mehrere unterschiedliche Papiertypen im Automaten vorgehalten werden um die unterschiedlichen farblichen Layouts als Unterdrucke zu berücksichtigen. Hinsichtlich der zu berücksichtigenden Papiertypen sind leider keine Angaben im Lastenheft enthalten.</p> <p>Da die Beschaffung/Verantwortung des Papiers (und natürlich der Ticketlayouts) in der Verantwortung des AG liegt, bitten wir um Bereitstellung der folgenden Informationen.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Sind die farbigen Vorgaben gemäß Anlage 1 ebenfalls für Ausgaben am Automaten zu berücksichtigen? → Welche unterschiedlichen Papiertypen sind am Automaten zu berücksichtigen und welche Rollenformate sind seitens des AG vorgesehen/vorgegeben? → Welche Ticketausführungen sind welchen Papiertypen zugeordnet? 		<p>Secondo il requisito 1312 tutti i prodotti rilevanti vengono emessi dalle biglietterie automatiche secondo la matrice di distribuzione nell'allegato 4. Tra i prodotti rilevanti compaiono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carte valore, • Museomobilcard, • Bikomobilcard. <p>Le carte menzionate, secondo l'allegato 4 vengono emesse sul supporto "COP", chip on paper. In base alle illustrazioni del ticketing nell'allegato 1 si evince che per queste carte vengano impiegati layout colorati. Considerato che per le biglietterie automatiche è prevista l'emissione di biglietti in bianco e nero (requisito 1532), può essere necessario inserire nel dispositivo diversi tipi di carta per permettere la stampa dei diversi layout con le relative sottocategorie. Per quanto riguarda le tipologie di carta purtroppo non sono presenti indicazioni nel capitolato tecnico.</p> <p>Poiché l'acquisto/la responsabilità della carta (e naturalmente dei layout dei biglietti) ricade tra le responsabilità del committente, chiediamo di mettere a disposizione le seguenti informazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> → Le direttive relative ai colori secondo l'allegato 1 sono ugualmente da considerare per le emissioni dalle biglietterie automatiche? → Quali diversi tipi di carta sono da tenere in considerazione per le biglietterie automatiche? E quali formati di rotoli sono previsti dal committente? → Quali realizzazioni di biglietti sono correlate a quali tipologie di carta?
Antwort L22.		Risposta L22
Neben Thermopapier muss ein Grundlayout an COP Fahrscheinen vorgehalten werden, dieses wird in der Pflichtenheftphase definiert. Die COP Fahrscheine werden normalerweise als Fanfold zur Verfügung gestellt, auch dieser Aspekt kann in der Pflichtenheftphase gemeinsam abgestimmt werden.		Oltre alla carta termica, è necessario tenere a disposizione un layout di base dei biglietti COP; questo viene definito con il progetto esecutivo. I biglietti COP sono normalmente forniti come fanfold, anche questo aspetto può essere concordato durante la fase del progetto esecutivo.
Frage L23		Domanda L23



<p>Laut Anforderung 1533 ist das Druckwerk des stationären Automaten für eine Papierbreite zwischen 50 und 85mm auszulegen. Laut Anlage 1 werden allerdings alle Tickets im Format 55x85mm ausgegeben. Bei bestimmten Tickettypen ist dabei die Ausgabe auf Chip on Paper gemäß Anlage 4 vorgeben. Das heute marktübliche Format beträgt dabei 55 Breite und 85mm Länge, die Tickets sind aufgrund Chip/Antenne immer an dieses Format gebunden. Um Chip und Antenne bei der Ausgabe keine starken mechanischen Belastungen zu unterziehen, sind die Tickets in Längsrichtung aufgewickelt (Rollenbreite dann 55mm und Abschnitt-/Ticketlänge 85mm)</p> <p>→ Wir bitten um Angabe, ob sich das angegebene Papierformat 50 x 85mm generell auf das Ticketformat bezieht und hier die Ausgabe und Codierung von Ticketmedien mit fester Layoutgröße 55 x 85mm zu berücksichtigen ist.</p>		<p>Secondo il requisito 1533 il macchinario di stampa delle biglietterie automatiche è predisposto per una larghezza di carta compresa tra 50 e 85 mm. Tuttavia, in base all'allegato 1 tutti i biglietti vengono emessi con un formato 55x85mm.</p> <p>In base all'allegato 4, per alcune tipologie di biglietto è prevista l'emissione sul supporto Chip on Paper. Il formato attualmente sul mercato ha una larghezza di 55mm e una lunghezza di 85 mm, i biglietti sono legati a questo formato a causa del chip e dell'antenna. Per evitare forti sollecitazioni meccaniche sull'antenna e sul chip durante l'emissione, i biglietti vengono arrotolati in lunghezza (quindi larghezza 55mm e lunghezza del taglio del biglietto 85 mm)</p> <p>→ Chiediamo di indicare se il formato di carta menzionato 50x85mm si riferisca generalmente al formato dei biglietti e se qui sia da considerare l'emissione e la codifica di supporti con una grandezza del layout fissa a 55x85mm</p>
Antwort L23		Risposta L23
<p>In Kriterium (1533) ist kein konkretes Papierformat gefordert, sondern dass Druckwerk und Schneidwerk in der Lage sein müssen, Papier mit unterschiedlicher Breite (von mind. 50 bis max. 85mm) korrekt zu verarbeiten.</p>		<p>Il criterio (1533) non richiede un formato carta specifico, ma piuttosto che il meccanismo di stampa e di taglio sia in grado di lavorare correttamente carta di diverse larghezze (da un minimo di 50 a un massimo di 85 mm).</p>
Frage L24		Domanda L24
<p>In Anforderung 1552 ist für die Bedruckung von Chip on Paper ein entsprechendes Druckwerk vorzusehen.</p> <p>→ Ist unsere Annahme zutreffend, dass die Anforderung 1552 auch dann erfüllt ist, wenn das unter 1532 bis 1550 diese Anforderung mit abdeckt?</p>		<p>Nel requisito 1552 è previsto un meccanismo di stampa appropriato per la stampa di biglietti Chip on Paper.</p> <p>→ È corretto supporre che il requisito 1552 venga soddisfatto anche quando vengono soddisfatti i requisiti dal 1532 al 1550?</p>
Antwort L24		Risposta L24
<p>Die Anforderung 1552 fordert eine Funktionalität, dabei ist kein gesondertes Druckwerk gefordert. Ihre Annahme könnte bei entsprechender Hardware also korrekt sein.</p>		<p>Il requisito 1552 richiede una funzionalità, non è strettamente necessaria un'unità di stampa separata. Usano un hardware appropriato, la Sua supposizione potrebbe quindi essere corretta.</p>
Frage L25		Domanda L25
<p>LH 593 Fahrausweisverwaltung In LH 593 ist die Einbindung von Netzwerkdruckern zur Ausgabe von</p>		<p>Capitolato tecnico 593 – Gestione dei titoli di viaggio. Nel requisito 593 del capitolato tecnico viene richiesta una stampante integrata in una rete</p>



<p>Fahrausweisen auf speziellen Vorlagen (Zeitkarten für Abonnenten, Berechtigungskarten) vorgegeben. Aus den Anforderungen zu Backend, Vorverkaufsstellen, Servicecentern ist allerdings nicht erkennbar in welchen Vertriebsstellen diese gezielte Ausgabe zu berücksichtigen ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Wir bitten um eine weitergehende Angabe in welchen Vertriebsstellen (Vorverkaufsstellen, Servicecenter) diese Ausgabemöglichkeit zu berücksichtigen ist. → Werden hier spezielle Drucker genutzt bzw. wie werden die zu bedruckenden Vorlagen dem Drucker zugeführt (Einzelblattzuführung, Ausgabe aus Papierschublade)? → Um welche Produkte handelt es sich, gemäß der aufgeführten Produktaufstellung bzw. der dortigen Zuordnung zu Vertriebswegen? 		<p>per l'emissione di titoli di viaggio su template speciali (carte a tempo per abbonati, carte di autorizzazione). Tuttavia, dai requisiti riguardanti il Back-end, i punti vendita autorizzati e i service center, non è definibile in quali punti di distribuzione sia da considerare questo requisito.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Chiediamo ulteriori indicazioni riguardo i punti di distribuzione sia da considerare questa modalità di emissione? → In questo caso devono essere utilizzate stampanti speciali oppure come vengono inviati alla stampante i modelli da stampare (invio su foglio singolo, emissione da cassetto della carta) → Di quali prodotti si tratta, sulla base dell'elenco dei prodotti o sull'assegnazione ai canali di distribuzione?
Antwort L25		Risposta L25
<p>Diese Ausgabemöglichkeit ist in der Vertriebszentrale des Auftraggebers und den zwischen 10 und 15 Service Centern vorzusehen, nicht im allgemeinen Vorverkauf in Verkaufsstellen. Dabei werden Smart Cards aus einem Kartenfach final bedruckt.</p>		<p>Questa possibilità di emissione è da prevedere per il centro di distribuzione del committente e per i circa 10/15 Service Center, non per la vendita generale nei punti vendita. Le Smart Cards vengono stampate da uno slot per tessere.</p>
Frage L26		Domanda L26
<p>LH 1377 Personal-Authentifizierung an der OBU mit Dienstaussweis</p> <p>Bediener sollen sich an der OBU vorrangig durch Authentifizierung mit dem Dienstaussweis (NFC fähig, ISO14443-3 Typ A) anmelden. Um die Authentifizierung durchzuführen benötigt das ITCS-/Ticketingsystem allerdings Kenntnis darüber welche Dienstaussweise (Personal-/Fahrernummer und persönliche Identifikationsnummer im System aktuell gültig ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Wir bitten um Angabe in welchem System - bzw. über welche Schnittstelle – die Dienstaussweisdaten dem ITCS-/Ticketing-Backend zur Verfügung gestellt werden. → Umfasst die Codierung auf dem Dienstaussweis ebenfalls eine Angabe welche Sprache seitens des Bedieners präferiert wird? 		<p>Capitolato tecnico 1377 – Autenticazione personale all'OBU con una carta di servizio.</p> <p>Gli operatori devono accedere all'OBU principalmente tramite identificazione con una carta di servizio (compatibile NFC , ISO14443-3 Tipo A). Per effettuare l'autenticazione, tuttavia, è necessario che il sistema ITCS/Sistema della biglietteria conosca quali carte di servizio (numero personale/ dell'autista e numero identificativo personale) siano attualmente valide nel sistema.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Chiediamo di chiarire in quale sistema o in quale interfaccia i dati delle carte di servizio vengono messi a disposizione del ITCS. → La codifica della carta di servizio comprende in ogni caso un'indicazione riguardante la lingua preferita dall'operatore?



<p>Antwort L26</p> <p>Die Definition des Austauschs dieser Informationen erfolgt in der Pflichtenheftphase. U.a. können die Daten der autorisierten Personen je PTO per csv-Datei zur Verfügung gestellt werden. Die Codierung auf den Dienstaussweisen enthält keine Information zur Sprache des Bedieners, nach der Erstanmeldung wird diese zugewiesen.</p>		<p>Risposta L26</p> <p>La definizione dello scambio di queste informazioni avviene nella fase di definizione del progetto esecutivo. I dati delle persone autorizzate per ogni PTO potrebbero per esempio essere resi disponibili tramite file csv. La codifica sulle schede di servizio non contiene alcuna informazione sulla lingua dell'operatore, dopo la registrazione iniziale questa viene assegnata.</p>
<p>Frage L27</p>		<p>Domanda L27</p>
<p>LH 1392 Kassenschublade Servicecenter In Anforderung 1392 ist die Ansteuerung einer Kassenschublade über serielle Schnittstelle gefordert wobei der Bezahlvorgang gemäß Angabe in 1394 über die vorhandene Kasse im Servicecenter erfolgt.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Ist unsere Annahme zutreffende, dass heute bereits Kassenschubladen im Einsatz sind deren Ansteuerung künftig aber über die neue Verkaufsinfrastruktur erfolgen soll? → Ist unsere Annahme zutreffend das die Kassenschublade nicht zum Lieferumfang des AN gehört? → Welche Schnittstelle (RS232, I/O, USB) ist in den heutigen Kassenschubladen umgesetzt? → Um welchen Typ Kassenschublade handelt es sich? 		<p>Capitolato tecnico 1392:((1393!!!) Cassetti di cassa del Service Center Nel requisito 1392 viene richiesto il controllo delle cassette portavalori dei registratori di cassa attraverso un'interfaccia seriale, mentre il processo di pagamento nei service center avviene presso la cassa già presente.</p> <ul style="list-style-type: none"> → È corretto supporre che le cassette portavalori siano attualmente già in uso ma che il loro controllo debba avvenire attraverso una nuova infrastruttura per la vendita? → È corretto supporre che le cassette portavalori non siano comprese nella fornitura che l'affidatario deve effettuare? → Quali interfacce (RS232, I/O, USB) sono in uso per le attuali cassette portavalori? → Di che tipo di cassetta portavalori si tratta?
<p>Antwort L27</p>		<p>Risposta L27</p>
<p>Die Kassenschubladen sind nicht Lieferbestandteil, diese sollten sich bei einem abgeschlossenen Verkauf über das Ticketingsystem öffnen. Die heute eingesetzten Springdeckelladen werden über RS232 angesteuert.</p>		<p>I cassetti dei registratori di cassa non fanno parte della consegna, questi dovrebbero aprirsi quando la vendita tramite il sistema di biglietteria viene completata. I cassetti con coperchio a ribalta utilizzati oggi sono controllati via RS232.</p>
<p>Frage L28</p>		<p>Domanda L28</p>
<p>LH 1680 Akku-Versorgung OBU-Light In 1680 ist eine Nutzungszeit von 16h (Doppelschicht) der OBU-Light über einen angeschlossenen AKKU gefordert. Angaben zu den Nutzungszyklen in diesem Zeitraum (z.B. Anteil Validierungen über RFID-Terminal, Anzahl Sprechverbindungen, Ausgabe von RFID-Tickets bzw. Anzahl zu berücksichtigender Druckausgaben) sind dabei nicht aufgeführt.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Wir bitten um Angabe, welche 		<p>Capitolato tecnico 1680 Alimentazione batteria OBU Light Nel requisito 1680 è richiesto un tempo di utilizzo della batteria collegata alla OBU light pari a 16 ore (doppio turno). Le indicazioni sui cicli di utilizzo in questo lasso di tempo (ad esempio: quota delle obliterazioni sul terminale RFID, quantità dei collegamenti vocali, emissione di biglietti RFID o quantità dei biglietti emettabili) non sono contenute.</p>



Nutzungszyklen bei der Berechnung der AKKU-Kapazität zu berücksichtigen ist?		→ Chiediamo indicazioni riguardo i cicli di utilizzo di cui tenere conto nel calcolo della capacità della batteria.
Antwort L28		Risposta L28
Im Betriebseinsatz wird die OBU Light nach Möglichkeit am Bordnetz des Fahrzeuges betrieben. Die Akkubetriebszeit der OBU light wurde in vorherigen Fragenbeantwortungen von 16 Stunden auf mindestens 4 Stunden bei durchgehender Nutzung reduziert		Durante l'uso, l'OBU Light viene collegato, ove possibile, sull'impianto elettrico del veicolo. Il tempo di funzionamento a batteria dell'OBU light nelle risposte ai chiarimenti precedenti è stato ridotto da 16 ore ad almeno 4 ore in uso continuo
Frage L29		Domanda L29
<p>LH 1700/1392 Chipkartendrucker für Servicecenter</p> <p>In LH 1392 wird als Zusatzfunktion für die Bedruckung personalisierter Chipkarten über Chipkartendrucker gemäß LH 1700 gefordert. Unter Berücksichtigung der für das Servicecenter freigegebenen Module im TBE (1390) oder den ebenfalls zu berücksichtigenden Funktionen der Vorverkaufsstellen (1385) ist allerdings nicht erkennbar, aus welchem Modul heraus diese personalisierten Chipkarten ausgegeben werden soll. In den Anforderungen im Zusammenhang mit „Ausgaben“ sind immer Ticketprodukte angeführt.</p> <p>→ Wir bitten um eine weitergehende Angabe, ob die personalisierten Chipkarten als Ticketprodukte zu sehen sind und neben der elektronischen Codierung vorgedruckter Tickets auch die Bedruckung von Blankochipkarten vorzusehen ist?</p> <p>→ Ist im Zusammenhang mit der Chipkartenbedruckung zu berücksichtigen, dass für bestimmte Produkte die Ausgabe immer auf dem Chipkartendrucker erfolgen soll und dies als zusätzliche Anforderung mit für die Fahrausweisverwaltung gemäß 6.3.4.3 gilt?</p>		<p>Capitolato tecnico 1700 / 1392 Stampante di carte chip per i service center</p> <p>Nel capitolato tecnico il punto 1392 viene richiesto come funzione d'aggiunta alla stampa delle carte chip personalizzate sulla base del punto 1700.</p> <p>Tenendo conto dei moduli del TBE rilasciati per i Service Center (requisito 1390) o delle funzioni dei punti vendita (1385), di cui bisogna ugualmente tenere conto, non è tuttavia possibile identificare da quale modulo debbano essere emesse le carte chip personalizzate. Nei requisiti tra i prodotti emessi ci sono sempre solo i biglietti.</p> <p>→ Chiediamo di chiarire se le carte con il chip personalizzate siano da considerare come biglietti e se insieme alla codifica di biglietti già stampati sia prevista anche la stampa di biglietti vergini.</p> <p>→ -Insieme alla stampa dei biglietti con il chip è da considerare anche che per alcuni prodotti l'emissione debba avvenire sempre con la stampante per carte chip, e questo rappresenta un requisito aggiuntivo per la gestione dei titoli di viaggio secondo il capitolo 6.3.4.3?</p>
Antwort L29		Risposta L29
Personalisierte Chipkarten werden aus dem TBE Modul ausgegeben, dabei werden Chipkarten mit einem Basislayout personalisiert und finalisiert. Dies ist keine zusätzliche Anforderung gemäß 6.3.4.3, sondern Teil der Anforderung 593.		Le carte chip personalizzate vengono emesse dal modulo TBE, in cui vengono personalizzate e finalizzate le carte chip con un layout base. Questo non è un requisito aggiuntivo rispetto al capitolo 6.3.4.3, ma è parte del requisito 593.
Frage L30		Domanda L30



<p>LH 1703 Chipkartendrucker für STA-Back-Office Für das STA-Back-Office ist die Lieferung eines Mehrfarbdruckers für die Bedruckung von Chipkarten vorgegeben. In den LH-Anforderungen zum Backoffice selbst, sind allerdings keine Anforderungen identifizierbar, die im Zusammenhang mit einer Bedruckung von Chipkarten stehen. Dies gilt sowohl für die Abrechnungsmodule als auch für die eigentliche Chipkartenverwaltung.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Wir bitten um weitergehende Angabe, in welchem Kontext der Chipkartendrucker zu den Funktionen / Modulen im Back-Office steht bzw. welches Modul entsprechende Druckfunktionen umfassen soll? → Welche Bedruckungen (Tickets, personalisierte Chipkarten) sind über diese Drucker vorgesehen? 		<p>Capitolato tecnico 1703 Stampante per carte chip per il back-office STA</p> <p>Per il back-office STA è richiesta la fornitura di una stampante a colori per la stampa di carte con il chip. Tuttavia, nei requisiti del capitolato tecnico riguardanti il back-office, non sono identificabili requisiti che riguardino le stampe di carte con il chip. Questo vale sia per il modulo riguardante la fatturazione, che per quello riguardante la gestione dei titoli di viaggio.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Chiediamo di fornire ulteriori informazioni sul contesto della stampante per carte con il chip viene utilizzata in relazione alle funzioni / moduli nel back office o quale modulo dovrebbe includere le relative funzioni di stampa? → Quali stampe (biglietti, carte con chip personalizzate) sono previste per questa stampante?
Antwort L30		Risposta L30
<p>Der Chipkartendrucker wird zur Finalisierung von Smart Cards verwendet. Dabei wird, wie in Anforderung 1704 beschrieben, der Name und die Kundennummer auf die mit einem Basislayout versehenen Smart Card gedruckt. Die Sollanforderung (1703) stellt mit dem Mehrfarbdruck eine Erweiterung der Anforderung (1702) dar, um auch Passfotos in Farbe auf die Chipkarten drucken zu können.</p>		<p>La stampante di carte chip viene utilizzata per la finalizzazione delle Smart Card. In questo processo vengono stampati sulle Smart Card con un layout base il nome e il numero del cliente, come indicato nel requisito 1704. Il requisito opzionale (1703) rappresenta con la stampa a più colori un'estensione del requisito (1702), per poter stampare anche delle foto da passaporti a colori sulle schede chip.</p>
Frage L31		Domanda L31
<p>Anzahl Bediener im System Aus den vorhandenen Angaben im Lastenheft lässt sich nicht ableiten, welche Anzahl von Bedienern künftig die einzelnen Systemmodule nutzen werden. Bei der Lizenzierung bestimmter SW-Module (z.B. dem CRM) sind die Lizenzkosten allerdings von der zu berücksichtigenden User-Anzahl abhängig.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Wir bitten um Angabe welche ungefähre Useranzahl maximal (Bediener des Systems nicht Endkunden) hier zu berücksichtigen ist. Vorrangig gilt diese Anfrage für das CRM-Modul, sofern Angaben für die übrigen Module verfügbar sind, berücksichtigen wir diese ebenfalls gerne bei der Dimensionierung des Systems 		<p>Quantità di operatori nel sistema Dalle attuali informazioni nel capitolato tecnico non si riesce a dedurre quale sia la quantità di operatori che in futuro utilizzeranno i singoli moduli di sistema. Tuttavia, i costi per la concessione delle licenze di alcuni moduli (ad esempio CRM) sono dipendenti dal numero di utenti che bisogna considerare.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Chiediamo di fornire un'indicazione approssimativa del numero massimo di utenti (operatori di sistema, non clienti finali) che bisogna considerare. Questa richiesta vale principalmente per il modulo CRM, perché le indicazioni per i restanti moduli sono già disponibili. Vorremmo tenere conto di questo per il dimensionamento del sistema.
Antwort L31		Risposta L31



Siehe Antwort 10 der Klarstellung 20.		Vedi risposta 10 del chiarimento 20.
Frage L32		Domanda L32
<p>Gemäß Anforderung 163 ist der AN für die sichere Anbindung der Arbeitsplätze des AG zuständig, der AG stellt dafür eine Breitband-Internetverbindung zur Verfügung.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Ist unsere Annahme zutreffend, dass sich die geforderte Anbindung ausschließlich auf die softwaretechnische Anbindung des Arbeitsplatzes auf der Ebene der Bedienoberflächen bezieht. → Ist unsere Annahme zutreffend das die technische Ausrüstung der Arbeitsplätze, deren Einbindung in das lokale Netzwerk und die Anbindung an die Breitband-Internetverbindung eine Beistellung des AG ist und seitens des AN keine parallele Infrastruktur aufgebaut werden muss. → Wir bitten um Angabe, welche Arbeitsplatzkonfiguration(en) aktuell beim AG im Einsatz sind, hier Arbeitsplätze die für die Nutzung im anzubietenden Gesamtsystem vorgesehen sind. → Wir bitten um Angabe, wie der Zugang der Arbeitsplätze zum Internet heute abgesichert ist, bzw. wie das heute umgesetzte IT-Sicherheitskonzept ausgeführt ist (Stichworte: freier Zugang der Arbeitsplätze zum Internet, Nutzung Proxy- und/oder Terminal-Server...). 		<p>Secondo il requisito 163 l'affidatario è responsabile per la connessione sicura delle postazioni di lavoro del committente, il committente mette a disposizione una connessione internet a banda larga.</p> <ul style="list-style-type: none"> → È corretto supporre che la connessione richiesta si riferisca esclusivamente al collegamento software tecnico della postazione di lavoro a livello di interfaccia dell'operatore? → È corretto supporre che l'allestimento tecnico delle postazioni di lavoro i cui collegamenti alla rete locale e la cui connessione internet a banda larga siano stati messi a disposizione dal committente e da parte dell'affidatario non debba essere installata alcuna infrastruttura parallela? → Chiediamo di indicare quali configurazioni delle postazioni di lavoro siano attualmente in uso presso il committente e quali postazioni di lavoro siano previste per l'utilizzo nel sistema da offrire → Chiediamo maggiori informazioni su come sia attualmente assicurato l'accesso a internet nelle postazioni di lavoro o come sia stato realizzato l'attuale concetto di sicurezza IT (parola chiave: accesso libero a internet nelle postazioni di lavoro, utilizzo proxy e/o server terminali)
Antwort L32.		Risposta L32
<p>Die Annahmen sind zutreffend. Zu den weiteren Fragen: Eine Standardarbeitsplatzkonfiguration beinhaltet ein Notebook mit Windows 10, Microsoft 365 und dazugehöriger Dockingstation und Monitore. Das Unternehmensnetzwerk der STA ist als MPLS-Netzwerk aufgebaut. Alle Standorte laufen über MPLS zu einer zentralen Firewall beim IT-Dienstleister. Über die Firewall gelangen die Standorte ins Internet (mit 1Gbit/s). Für den Zugriff außerhalb des Firmennetzwerkes auf die Firmenumgebung stehen unseren Mitarbeitern 5 Terminalserver mit Citrix zur Verfügung.</p>		<p>L'ipotesi è corretta. Per quanto riguarda le altre domande: Una postazione di lavoro standard necessita di un Notebook con Windows 10, Microsoft 365 e i relativi monitor e docking station. La rete aziendale di Sta è impostata come una rete MPLS. Tutte le postazioni sono connesse su MPLS verso un firewall centrale presso il prestatore di servizi IT. Tramite il firewall le postazioni possono connettersi a Internet (con 1Gbit/s). Per l'accesso all'ambiente aziendale tramite una rete che non sia quella aziendale, sono a disposizione dei nostri collaboratori 5 terminal server con Citrix</p>
Frage L33		Domanda L33



<p>In der Beantwortung der Frage L11 ist ausgeführt, dass die Anforderung 1276 unverändert gilt und die OBU die CAN-Bus-Daten via FSM-Protokoll auslesen muss. In der Anforderung 1271 und den Übersichtsbildern unter 3.6 die Anbindung des FSM über IBIS-IP gefordert.</p> <p>→ Ist unsere Annahme zutreffend, dass die Anforderung 1271 im Kontext mit 1276 weiterhin gilt und der Zugang zum FSM über IBIS-IP erfolgt, halt die Can-Bus-Daten seitens des in einen entsprechenden IBIS-IP-Fachdienst abgebildet werden?</p>		<p>Nella risposta alla domanda L11 è emerso che il requisito 1276 resta invariato e che le OBU devono far passare i dati CAN-Bus tramite protocollo FSM. Nel requisito 1271 e nelle illustrazioni della panoramica al punto 3.6 è richiesta la connessione del FSM tramite IBIS-IP.</p> <p>→ È corretto supporre che il requisito 1271 valga nel contesto del requisito 1276 e l'accesso al FSM avvenga tramite IBIS-IP e che i dati CAN-BUS vengano trattati nel corrispondente servizio IBIS-IP?</p>
Antwort L33		Risposta L33
<p>In den mit dem ITCS auszustattenden Fahrzeugen sind CAN-BUS oder FMS Anschlüsse vorhanden. Der Bieter muss für 350 Fahrzeuge (Fahrzeugklassen 1a, 1b, 1c, 3a1 und 2b1) den Zugang (evtl IP-Gateways für FMS und CANBUS inkl.) über IP realisieren (vgl. ITxPT v2.1.0 S02 - Part 4), und diesen als Service auch anderen Bordkomponenten zur Verfügung stellen.</p>		<p>I bus che dovranno essere attrezzati con l'ITCS sono disponibili connessioni CAN-BUS o FMS. L'offerente deve realizzare per 350 veicoli (classe di veicolo 1a, 1b, 1c, 3a1 e 2b1) l'accesso (inclusi eventuali IP-Gateway per FMS e CAN-BUS) tramite IP (cfr. ITxPT v2.1.0 S02 - Parte 4) e deve mettere a disposizione servizio questo anche ad altri componenti di bordo.</p>
Frage L34		Domanda L34
<p>In Anforderung 182 ist gefordert, dass sämtliche neu geschaffenen bzw. vorhandenen Schnittstellen zwischen allen Systemen und Komponenten vollständig dokumentiert und gemäß gesetzlichen Vorgaben offengelegt werden, im Kontext mit Anforderung 183ff vom AG im Rahmen eines Systemausbaus auch weitergegeben werden können.</p> <p>→ Ist unsere Annahme zutreffend, dass sich diese Anforderungen ausschließlich auf die in 5.5 aufgeführten Schnittstellen (Anforderung 164 bis 181) bezieht und mit „vorhandene Schnittstellen“ nicht seitens des AN umgesetzte systeminterne Schnittstellen einbezogen werden?</p> <p>(Systeminterne Schnittstellen werden ausschließlich für die interne Kommunikation zwischen ITC-/Ticketingmodulen genutzt, über diese Schnittstellen erfolgen keine Kommunikationen zu externen Entitäten.)</p>		<p>Nel requisito 182 è richiesto che tutte le interfacce di nuova creazione o già esistenti tra tutti i sistemi e componenti siano gratuite e completamente documentate nei confronti dell'ente affidante e rese pubbliche in conformità ai requisiti di legge, nel contesto con il requisito 183, è possibile trasmetterli sullo sfondo di un ampliamento del sistema.</p> <p>→ È corretto supporre che il requisito si riferisca esclusivamente alle interfacce elencate nel capitolo 5.5 (requisiti dal 164 al 181) e che con “interfacce già esistenti non si faccia riferimento a interfacce di sistema interne non implementate dall'affidatario?” (le interfacce di sistema interne vengono utilizzate esclusivamente per la comunicazione interna tra ITC e moduli di ticketing, su queste piattaforme non avvengono comunicazioni verso entità esterne).</p>
Antwort L34		Risposta L34



Alle Schnittstellen müssen dokumentiert sein und sind Lieferbestandteil. Nur Schnittstellen die sich auf Drittkomponenten beziehen (Kapitel 5.5.) müssen offengelegt werden.		Questa supposizione è corretta
Frage L35		Domanda L35
In diversen Anforderungen (z.B. 844, 853...) ist eine Anbindung an IPTO.plan vorgegeben bzw. wird auf IPTO.plan Bezug genommen. → Wir bitten zu diesem Modul um weitergehende Angaben, da in Anlage 9 keine entsprechende Dokumentation enthalten ist		In alcuni requisiti (ad esempio 844 e 853) viene richiesta una connessione a IPTO.plan o viene fatto riferimento a IPTO.plan. → Chiediamo di fornire maggiori informazioni riguardo questo modulo poiché nell'allegato 9 non è contenuta alcuna corrispondenza.
Antwort L35		Risposta L35
Hier ist IVU.plan gemeint.		Si intende IVU.plan
Frage L36		Domanda L6
Seitens der OBU sollen im zentralen ITCS-System erzeugte MP3-Dateien über die ELA-Anlage zur Ansage gebracht werden, z.B. Haltestellenansagen, Fahrgastdurchsagen von der Zentrale (Anforderung 861, 1361, 1384). → Ist unsere Annahme zutreffend, das die heute bereits vorhandenen Ansagedateien (Schwerpunkt Haltestellenansagen) seitens des AG beigestellt und durch den AN weiter genutzt werden können? → Ist unsere Annahme zutreffend das heute noch ggf. fehlende Ansagen, vor der Erstinbetriebnahme durch das Personal des AG aufgenommen und zur Verfügung gestellt wird?		Da parte dell'OBU, i file MP3 generati nel sistema centrale ITCS devono essere messi a disposizione per l'annuncio tramite il sistema ELA, ad esempio annunci di fermata, annunci di passeggeri dal centro di controllo (requisiti 861, 1361 e 1384). → È corretto supporre che da parte del committente debbano essere messi a disposizione gli attuali i dati sugli annunci (punto chiave: annunci di fermata) e che possano essere utilizzati dall'affidatario? → È corretto supporre gli eventuali annunci che sono attualmente mancanti vengano registrati dal committente e messi a disposizione?
Antwort L36		Risposta L36
Die Annahmen sind korrekt, die Audiodateien werden auch künftig vom AG zur Verfügung gestellt.		Le supposizioni sono corrette, i dati audio saranno messi a disposizione dal committente anche in futuro.
Frage L37		Domanda L37
In der Antwort zu Frage L12 bestätigt die Vergabestelle das die Ansteuerung aller im Einsatz befindlichen ELA-Anlage über IBIS-IP erfolgt. → Ist unsere Annahme zutreffend, dass damit die in den Übersichten unter 3.6 dargestellte ELA-Anlage (Audioanlage) an den seitens des AG/PTO bereits verbauten Router		Nella risposta alla domanda L12 il committente conferma che il comando di tutte le installazioni di sistema ELA avviene secondo i requisiti IBIS-IP. → È corretto supporre che con ciò le installazioni ELA (installazioni audio) che sono illustrate nella panoramica al punto 3.6, alle quali è stato collegato un router (contrassegnato dal colore blu



(blaue Kennzeichnung in der Übersicht) angeschlossen ist bzw. als Bestandssystem seitens des AG/PTO angeschlossen wird?		nella panoramica) da parte del committente/PTO o che siano state collegate dal committente/PTO come sistema di continuità (Scorta??)
Antwort L37		Risposta L37
Diese Annahme ist korrekt.		Questa supposizione è corretta.
Frage L38		Domanda L38
<p>In der Beantwortung der Frage L.4 wird hinsichtlich der zu berücksichtigenden Fahrzeugausführung auf die Anlage 6 verwiesen. In der Anlage 6 sind allerdings ausschließlich schematisierte Angaben zu den Fahrzeugen enthalten (z.B. Typ 1a bis 10m, 2 Türen...). Anhand der Angaben ist nicht ableitbar um welche genauen Typen/Hersteller es sich hierbei handelt. Die in den Fahrzeugen einzubringende Zusatzverkabelung (z.B. für den Einbau/Anschluss der Validator) kann wird hinsichtlich des zeitlichen/technischen Aufwandes u.a. vom konkreten Bustyp bzw. der je Bustyp spezifischen Installationsrandbedingungen geprägt.</p> <p>→ Wir bitten daher die Beantwortung zu L4 zu prüfen und eine Liste der konkreten Fahrzeuge (Hersteller/Typ) zur Verfügung zu stellen.</p>		<p>Nella risposta alla domanda L4 si viene rimandati alle realizzazioni dei mezzi di cui tenere conto nell'allegato 6. Tuttavia, nell'allegato 6 ci sono esclusivamente indicazioni schematizzate riguardanti i veicoli (ad esempio tipo 1° fino a 10m, 2 porte...). In base alle indicazioni non si può dedurre di quale tipologia/produttore si tratti. Il cablaggio aggiuntivo da impiegare sui messi (ad esempio per il montaggio/collegamento di un obliatore) potrebbe essere comportare differenti dispendi in termini di tempo e di tecnica a seconda della tipologia di bus o dalle specifiche condizioni di installazione per ogni tipo di bus.</p> <p>→ Chiediamo di controllare la risposta alla domanda L4 e di mettere a disposizione una lista dei mezzi effettivi (produttore/tipo)</p>
Antwort L38		Risposta L38
Es ist nicht möglich eine Liste von Busherstellern oder Typen zu erhalten, da sich diese Angaben bis zur Umsetzung ändern können.		Non è possibile fornire una lista di produttori o di tipologie di bus poiché quest'informazione può cambiare fino all'implementazione
Frage L39		Domanda L39
<p>In der Beantwortung der Frage L4 wird hinsichtlich der wöchentlich zur Verfügung gestellten Fahrzeuge u.a. auf die Angaben in Anforderung 290 verwiesen. Gemäß 290 „...werden maximal 50 Busse verteilt über verschiedene Standorte in der Autonomen Provinz Bozen – Südtirol für die Ausrüstung pro Woche zur Verfügung gestellt“.</p> <p>Eine kalkulatorische Berücksichtigung dieser Angaben ist seriös und belastbar u.E. nicht umsetzbar, da die Anzahl der Standort und die je Standort verfügbare Bus-Anzahl unbekannt ist.</p> <p>→ Besteht die Möglichkeit, dass die Anforderung dahingehend angepasst</p>		<p>Nella risposta alla domanda L4 si rimanda al punto 290 per quanto riguarda i mezzi messi a disposizione settimanalmente. Secondo il punto 290 “Per l'allestimento sono messi a disposizione un massimo di 50 autobus a settimana distribuiti in diverse località della Provincia Autonoma di Bolzano - Alto Adige. L'allestimento viene effettuato in stretto coordinamento e cooperazione con i rispettivi operatori.”</p> <p>Una considerazione calcolata di queste indicazioni non è fattibile in maniera seria e stabile, poiché la quantità di posizioni e la quantità di mezzi disponibili per ogni posizione</p>



<p>wird, dass im Rahmen des Angebotes wöchentlich z.B. 25 Fahrzeuge auf zwei getrennten Standorten zur Verfügung gestellt werden und der AN in seiner Kalkulation zugrundlegt, dass pro Wochentag 5 Fahrzeuge je Standort bereitgestellt werden.</p>		<p>non è nota.</p> <p>→ Esiste la possibilità di modificare il requisito in modo tale che, e nell'ambito dell'offerta vengano messi a disposizione ad esempio 25 bus in 2 diverse posizioni e l'affidatario possa basare i propri calcoli in modo che vengano allestiti 5 mezzi al giorno per ogni posizione?</p>
<p>Antwort L39</p>		<p>Risposta L39</p>
<p>Die Annahme für die Migrationsphase kann auf max. 50 Fahrzeuge aufgeteilt auf max. 4 Standorte je Woche eingegrenzt werden. Während der Migrationsphase werden die Abläufe kooperativ und detailliert zwischen Busbetreiber, Auftraggeber und Auftragnehmer abgestimmt.</p>		<p>La supposizione per la fase di migrazione può essere limitata ad un massimo di 50 veicoli suddivisi in un massimo di 4 località a settimana. Durante la fase di migrazione, i processi sono coordinati in modo cooperativo e dettagliato tra azienda di trasporto, ente committente e affidatario.</p>
<p>Frage L40</p>		<p>Domanda L40</p>
<p>In der Antwort zu Frage L 2.3 wird seitens der Vergabestelle dargestellt, dass die eventuell anfallenden Transaktionskosten im Zusammenhang mit der bargeldlosen Zahlung seitens des AN zu tragen sind.</p> <p>Da seitens der STA die Nutzung von Kreditkarten/Bankkarten zwingend als „Muss“ vorgegeben ist (siehe 821 – 828, 1307..), ist zwangsläufig davon auszugehen das im Zusammenhang mit den vorgegebenen bargeldlosen Zahlungen, die üblichen Entgelte (Interchange Fee, Scheme Fee, Acquiring Fee) anfallen und zu zahlen sind. Ob die Verrechnung dann über INTERCHANGE ++ (IC++) erfolgt oder eine individuelle Festlegung der Konditionen als „Blended“-Verrechnung erfolgt ist aktuell nebensächlich.</p> <p>Um mit den maßgeblichen Prozessbeteiligten (Acquirer, Kartenorganisation) allerdings die einzelnen Entgelte (Fee's) abzustimmen, sind Kenntnisse über den Umfang der zu erwartenden Transaktionen erforderlich. Da entsprechende Informationen aber nicht vorliegen, auf Basis der aktuellen Angaben überhaupt keine Volumenabschätzung seriös möglich ist, kann der Anbieter hier keine zielführenden Abstimmungen zu Kosten durchführen.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist weiterhin zu berücksichtigen, dass der AN bei Zunahme der bargeldlosen Zahlung und/oder steigender Nutzung von Zahlungskarten als Identifikationsmedium im Rahmen des „Mobile Ticketing“ letztendlich die damit verbundenen</p>		<p>Nella risposta alla domanda L2.3 il committente comunica che gli eventuali costi derivanti dalle transazioni relativi ai pagamenti non in contanti sono a carico dell'affidatario.</p> <p>Poiché per STA l'utilizzo delle carte di credito/carte bancomat è un requisito obbligatorio (vedi 821 – 828, 1307), è inevitabile dedurne che, insieme ai pagamenti senza contanti previsti, siano da pagare anche i restanti costi (Interchange Fee, Scheme Fee, Acquiring Fee). Quindi attualmente è di secondaria il importanza se la compensazione avvenga attraverso INTERCHANGE ++ (IC++) o se venga effettuata una determinazione delle condizioni come compensazione “blended” (compensazione mista?)</p> <p>Tuttavia, per poter valutare i singoli costi (Fee) con gli adeguati processi interessati (Acquirer, Kartenorganisation) è necessaria la conoscenza del volume delle transazioni previste. Tuttavia, le relative informazioni non sono presenti e sulla base delle attuali informazioni non è possibile effettuare seriamente alcuna valutazione e pertanto l'offerente non è in grado di fare una stima efficace.</p> <p>A questo proposito bisogna anche tenere in considerazione che qualora ci sia un aumento dei pagamenti senza contante e/o un crescente utilizzo delle carte di pagamento come mezzo di identificazione nel contesto del “Mobile Ticketing”, l'affidatario alla fine dovrà prendersi carico dei relativi aumenti di costo, ma egli stesso non prenderà parte al fatturato.</p>



<p>Kostensteigerungen tragen muss, selbst aber nicht am Umsatz beteiligt ist.</p> <p>Die zukünftig zu erwartende steigende Nutzung der Kreditkarten/Bankkarten... im Gesamtsystem geht ebenfalls zu Lasten des AN. In Summe ergibt sich durch die aktuelle Antwortlage zu Transaktionsgebühren ein durch den Bieter/AN nicht abschätzbares Risiko, dies auch vor dem Hintergrund das aktuell seitens der Vergabestelle keine Nutzungsangaben... vorliegen.</p> <p>→ Wir bitten Sie vor dem Hintergrund der vorstehenden Sachverhalte Ihre Antwort zur Frage L 2.3 zu prüfen.</p> <p>Sofern eine Übernahme der Kosten weiterhin durch den AN zu berücksichtigen ist, bitten wir für die erste Abschätzung um Antworten zu den nachfolgenden Fragen:</p> <p>→ Welche Kredit-/Debitkarten sollen im System nutzbar sein (Kartenorganisationen/Händlerbanken haben hier teilweise unterschiedliche Entgelthöhen (Fee's) in Abhängigkeit vom Kartentyp?</p> <p>→ Wie wird heute die bargeldlose Zahlung im vorhandenen System genutzt (Kartentypen, Umsatzanteil/Transaktionsanzahl je Kartentyp)?</p> <p>→ Von welchen Zuwachsraten geht der AG in den nächsten Jahren aus, bzw. sind Maßnahmen im Produktbereich geplant, die als Ziel eine gesteigerte Nutzung der Karten haben?</p>		<p>L'aumento dell'utilizzo delle carte di credito/bancomat nel sistema complessivo è in ogni caso a carico dell'affidatario. Quindi l'attuale situazione di risposta per quanto riguarda le commissioni sulle transazioni comporta un rischio che l'offerente/l'affidatario non può calcolare, considerando anche che le relative informazioni sull'utilizzo non sono state rese disponibili dal committente.</p> <p>→ Sulla base di quanto descritto, vi preghiamo di verificare la risposta alla domanda L2.3</p> <p>Considerando che una rilevazione dei costi deve ancora essere presa in considerazione dall'affidatario, chiediamo di rispondere alle seguenti domande per permetterci una prima valutazione:</p> <p>→ Quali carte di credito e di debito possono essere utilizzate nel sistema? (Diverse organizzazioni delle carte/banche possono avere differenti tassazioni in base alla tipologia di carta)</p> <p>→ Come viene svolto il pagamento senza contante nell'attuale sistema (Tipologie di carta, quota del fatturato/quantità delle transazioni per tipologia di carta)?</p> <p>→ -> Quali tassi di crescita sono previsti dal committente nei prossimi anni o sono previste nel settore dei prodotti misure mirate all'incremento l'utilizzo delle carte?</p>
Antwort L41		Risposta L41
<p>Der Auftragnehmer inkludiert in seinem Angebot 3.000.000 jährliche Kunden-Finanztransaktionen mit elektronischen Zahlungsmitteln (EMV, an den TVM und über mobile Ticketing), wobei Zahlungsauthentifizierungen nicht als Transaktion zu zählen sind. Im Falle einer absehbaren Überschreitung dieser Obergrenze informiert der Auftragnehmer den Auftraggeber mindestens 60 Tage vorher. Ab dem Zeitpunkt der Überschreitung und bis zum Jahresende übernimmt der Auftraggeber die vom Auftragnehmer zu diesem Zeitpunkt beim PSP zusätzlich zu tragenden Kosten je Transaktion.</p>		<p>L'affidatario include nella sua offerta 3.000.000 di transazioni finanziarie annuali dei clienti con mezzi di pagamento elettronici (EMV, a TVM e tramite ticketing mobile), per cui l'autenticazione del pagamento non conta come transazione. In caso di prevedibile superamento di tale limite massimo, l'affidatario deve informare l'ente committente con almeno 60 giorni di anticipo. A partire dalla data del superamento e fino alla fine dell'anno, l'ente committente si fa carico dei costi aggiuntivi per transazione che l'affidatario sostiene verso il PSP in quel momento.</p>



<p>Es sind die Kartenkreisläufe Mastercard und Visa anzubieten. Im heutigen System wird an den Fahrscheinautomaten nur der Zahlungskreislauf FastPay akzeptiert, online Zahlungen werden ausschließlich über PagoPA abgewickelt. Zum Launch von der Mobile Ticketing Funktion plant der Auftraggeber eine entsprechende Kommunikationskampagne, um die Funktion bekannt zu machen, es ist allerdings nicht im Interesse des Auftraggebers hier eine besondere Verlagerung der Zahlungen zu erzielen.</p>		<p>Devono essere offerti i circuiti Mastercard e Visa. Nell'attuale sistema delle biglietterie automatiche viene accettato solamente il circuito di pagamento FastPay, i pagamenti online avvengono esclusivamente tramite PagoPA. Per il lancio della funzione di Mobile Ticketing il committente sta pianificando la relativa campagna di comunicazione per rendere nota la funzione, tuttavia, non è nell'interesse del committente realizzare uno specifico trasferimento dei pagamenti.</p>
<p>Frage L41</p>		<p>Domanda L41</p>
<p>Gemäß Anforderung 1235 muss seitens des AN eine Schnittstelle zum Zahlungsdienst „PagoPA“ umgesetzt werden.</p> <p>→ Ist unsere Annahme zutreffend, dass Gebühren die im Zusammenhang mit der Nutzung dieses Zahlungsdienstes stehen seitens des AG getragen werden?</p>		<p>Secondo il requisito 1235 l'affidatario deve implementare un'interfaccia per il pagamento PagoPA.</p> <p>→ È corretto supporre che le tasse che derivano dall'utilizzo di questo servizio di pagamento sono a carico del committente?</p>
<p>Antwort L41</p>		<p>Risposta L41</p>
<p>Gebühren über den Zahlungsdienstleister PagoPA werden von den Endkunden getragen.</p>		<p>Le commissioni relative al pagamento tramite PagoPa sono a carico del cliente finale.</p>
<p>Frage L42</p>		<p>Domanda L42</p>
<p>In der Antwort zu Frage L5 (siehe Klarstellung Nr. 7) wird hinsichtlich der Automatenstandorte seitens der Vergabestelle angegeben, dass behördlichen Genehmigungen für Baumaßnahmen und die Spannungsversorgung am jeweiligen Standort im Verantwortungsbereich des AG liegen und nicht zum Lieferumfang des AN gehören. Weiterhin ist angegeben, dass die eigentlichen Automatenhalterungen (Wandhalterung, Fundament und/oder Sockel) zum Lieferumfang des AN gehören.</p> <p>Da sich aufgrund behördlicher Vorgaben und oder seitens des AG neu geplanter Standorte, allerdings erhebliche Auswirkungen auf die Vorbereitung der Standorte ergeben können, ist der Aufwand für die Einbringung ggf. neu erforderlicher Fundamente seitens des AN nicht seriös kalkulierbar, da die Rahmenbedingungen nicht bekannt sind.</p> <p>→ Wir bitten um eine Anpassung der</p>		<p>Inoltre, nella risposta alla domanda L5 (vedi chiarimento nr. 7) viene indicato che le autorizzazioni ufficiali per la costruzione e per l'alimentazione elettrica nelle postazioni sono responsabilità del committente e non appartengono all'affidatario. In seguito viene indicato che il fissaggio dei dispositivi (alla parete, a terra o su basamento) rientrano nella fase di fornitura dell'affidatario.</p> <p>Tuttavia, poiché ci potrebbero essere notevoli conseguenze sulla preparazione delle postazioni a causa delle direttive ufficiali e/o delle nuove posizioni pianificate dall'ente committente, non è possibile calcolare seriamente i costi per la costruzione di eventuali nuovi basamenti richieste dal committente, poiché le condizioni generali non sono note.</p> <p>→ Chiediamo un adattamento del requisito in questione, poiché eventuali lavori necessari per la posa di nuovi basamenti sono responsabilità del committente e, in</p>



<p>Anforderung dahingehend, dass ggf. erforderliche Arbeiten für das Einbringen neuer Fundamente mit zum Verantwortungsbereich des AG gehören und von diesem übernommen werden. Im Verantwortungsbereich des AN verbleibt dann die Montage des Sockels/Automaten auf das bauseits beigestellte Fundament.</p> <p>In den in den Ausschreibungsunterlagen ist explizit eine Montage der Automaten auf Sockel vorgegeben.</p> <p>→ Ist unsere Annahme/Bewertung zutreffend, dass durch die Antwort zu L5 keine neue Anforderung nach einer Wandhalterung in die Ausschreibung aufgenommen wird, sondern als Wandhalterung die heute im Bestandssystem teilweise als Zusatzverstrebung vorhandene Befestigung betrachtet wird?</p>		<p>quanto tali, devono essere assunte da questi. Nell'ambito della responsabilità dell'affidatario c'è il montaggio dei piedistalli/degli apparati su basamenti già costruiti.</p> <p>Negli allegati alla documentazione di gara è esplicitamente richiesto il montaggio degli apparati sul basamento.</p> <p>→ È corretto supporre che la risposta alla domanda L5 non inserisca nuovi requisiti per il fissaggio a muro, ma che consideri in parte il fissaggio a muro attuale che è da intendersi come una staffa aggiuntiva?</p>
Antwort L42.		Risposta L42
<p>An derzeit nicht erschlossenen TVM Standorten erbringt der Auftraggeber erforderliche Arbeiten zur Schaffung der notwendigen Fundamente auf welches der Auftragnehmer den TVM montiert.</p> <p>Die TVM's sind heute je nach Erfordernissen mittels Wandhalterung oder auf einem Fundament fixiert. Nach Anforderung 1499 ist ein Sockel nur dann vorgesehen, wenn ein Solcher erforderlich ist. Ein Sockel kann aufgrund der Bauweise eines TVM erforderlich sein. Die Standorte bieten meist beide Möglichkeiten, wobei eine bodenseitige Befestigungsmöglichkeit immer gegeben ist.</p>		<p>Dove attualmente non è in uso una TVM, sarà l'ente committente ad eseguire i lavori necessari per creare le fondamenta su cui l'affidatario installerà il TVM.</p> <p>Oggi i TVM, a seconda delle esigenze, vengono fissati o tramite staffe a parete o su un basamento. Secondo il requisito 1499 un basamento è da fornire solo se strettamente necessario. Un basamento può essere necessario a causa del tipo di costruzione di una TVM. Le località di installazione offrono di solito sia la possibilità di fissaggio a terra che a muro, il fissaggio a terra è invece sempre possibile.</p>
Frage L43		Domanda L43
<p>Im Rahmen der Ortsbegehung (Busse) wurde seitens der STA angegeben, dass die in Anforderung 1591 (Wegimpuls) und 1592 (Türkriterium) geforderte Signalauswertung durch die heutigen Ticketingkomponenten nicht erfolgt und die Signale daher teilweise nicht bis zu den jeweiligen Komponenten verdrahtet sind.</p> <p>Da im Lastenheft die Anforderung vorliegt, die seitens des FMS bereitgestellten Fahrzeugdaten durch die OBU auszulesen, besteht u.E. die Möglichkeit die beiden Kriterien bzw. die damit verbundenen Informationen auch über das FMS abzufragen und zu bewerten.</p> <p>→ Wir bitten um Prüfung und Angabe, ob</p>		<p>Nel corso del sopralluogo dei locali (bus) è stato indicato da STA che l'analisi dei segnali richiesta nei requisiti 1591 (generatore di impulsi) e 1592 (criterio delle porte) non avviene attraverso gli attuali componenti del ticketing e che quindi i segnali non sono collegati in parte ai rispettivi componenti.</p> <p>Poiché il requisito nel capitolato tecnico riporta che i dati dei mezzi forniti dal FMS debbano essere letti dall'OBU, c'è la possibilità che entrambi i criteri o che le informazioni collegate siano interrogate e valutate tramite FMS.</p> <p>→ Richiediamo di verificare e indicare se in</p>



alternativ zur direkten Einlesung der Kriterien an der OBU, diese Werte auch den FMS-Daten entnommen und genutzt werden können, da die beiden Anforderungen 1591/1592 durch diese Umsetzung ebenfalls erfüllt werden.		alterativa alla lettura diretta dei criteri dall'OBU, questi valori possano essere presi anche dai dati FMS e utilizzati e se attraverso questa implementazione entrambi i requisiti vengano ugualmente soddisfatti
Antwort L43		Risposta L43
Der Bieter kann selbst entscheiden, für die Fahrzeugpositionierung Daten des FMS zu verwenden. Durch diese quasi indirekte Nutzung von Wegimpuls und Türkriterium wären die genannten Anforderungen (1591) und (1592) gleichwohl erfüllt. Der Auftraggeber kann jedoch nicht garantieren, dass die über FMS verfügbaren Daten immer ausreichend sind, um alle, mit der genauen Fahrzeugpositionierung verbundenen Anforderungen des Systems gemäß Lastenheft zu erfüllen.		L'affidatario può decidere se utilizzare i dati FMS per la localizzazione dei veicoli. Con questo uso quasi indiretto dell'impulso di percorso e del segnale della porta, i requisiti di cui sopra (1591) e (1592) sarebbero comunque soddisfatti. Tuttavia, l'ente committente non può garantire che i dati disponibili tramite FMS siano sempre sufficienti a soddisfare tutti i requisiti di sistema associati alla precisa localizzazione del veicolo secondo le specifiche del capitolato tecnico.
Fragen mit Bezug Ausschreibungsbedingungen/Vertrag		Domande relative al disciplinare di gara/contratto
Frage A 1		Quesito A 1
Gemäß Ausschreibungsbedingungen Ziffer 3.5/d1 Teilnahmeanforderungen sind seitens des Bieters bereits erbrachte Dienstleistungen als Referenzen anzugeben. → Wir bitten um Angabe in welchem Dokument gemäß Ausschreibungsvorgaben und Vergabeplattform die entsprechenden Referenzprojekte aufzuführen sind.		Ai sensi del paragrafo 3.5/d1 del disciplinare i requisiti di partecipazione devono essere indicati dall'offerente come referenze a prestazioni di servizi già forniti. → Chiediamo di indicare in quale documento, in conformità con il disciplinare e con la piattaforma di assegnazione bisogna inserire i progetti di riferimento.
Antwort A 1		Risposta A 1
Siehe Antwort A1 – Klarstellung 7		Vedi risposta A1 – Chiarimento 7
Frage A 2		Quesito A 2
Im Zuge der Bewertung des Konzeptes Front-End Geräte müssen gemäß Auflistung auf Seite 44 der Ausschreibungsbedingungen folgende Geräte für eine Bemusterung abgegeben werden:		Nel contesto di valutazione del concetto "apparecchiature Front-End", secondo l'elenco a pagina 44 del disciplinare di gara, è necessario fornire un campione dei seguenti apparecchi:



<p>1 Validator (Lastenheft 6.7.2 und 7.3.1)</p> <p>1 Fahrscheinautomat (Lastenheft 6.7.3 und 7.3.2)</p> <p>1 OBU (Lastenheft 6.7.4.1 und 7.3.3)</p> <p>1 OBU light (Lastenheft 6.7.4.1 und 7.3.4)</p> <p>→ Wir bitten um eine Klarstellung welche Bedeutung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Anforderung 7.3.2 (Validator in Bussen und auf Bahnsteigen) für das Muster Automat, • die Anforderung 7.3.3 (stationärer Fahrscheinautomat) für das Muster OBU hat. 		<p>1 Obliteratore (Capitolato d'oneri 6.7.2 und 7.3.1)</p> <p>1 Biglietteria automatica (Capitolato d'oneri t 6.7.3 und 7.3.2)</p> <p>1 OBU (Capitolato d'oneri 6.7.4.1 und 7.3.3)</p> <p>1 OBU light (Capitolato d'oneri 6.7.4.1 und 7.3.4)</p> <p>→ Chiediamo un chiarimento sul significato dei seguenti requisiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - requisito 7.3.2 (Obliteratore a bordo mezzo e sui binari) per i campioni TVM - requisito 7.3.3. (biglietterie automatiche fisse) per i campioni di OBU
Antwort A 2		Risposta A 2
Siehe Antwort A2 – Klarstellung 7		Vedi risposta A2 – Chiarimento 7
Frage A 3		Quesito A 3
<p>In den Ausschreibungsbedingungen wird auf Seite 52 hinsichtlich der Bewertung der technischen Punktezahl auf die Anlage „Elemente zur Bewertung des technischen Angebotes“ verwiesen. Diese Anlage konnten wir bislang in den veröffentlichten Ausschreibungsunterlagen nicht identifizieren.</p> <p>→ Wir bitten Sie den Sachverhalt zu prüfen und die Unterlage ggf. auf der Vergabepattform erneut einzustellen.</p> <p>Im Zusammenhang mit der „Punktezahl auf Ermessungsgrundlage“ wird auf Seite 52 und 53 Bezug auf die Bewertungskriterien a, b..n genommen.</p>		<p>Nella pagina 52 del disciplinare compare un riferimento alla valutazione dei punti tecnici dell'allegato “Elementi di valutazione dell'offerta tecnica”. Finora non siamo riusciti a identificare l'allegato in questione tra quelli pubblicati.</p> <p>→ Vi preghiamo di controllare ed eventualmente di caricare l'allegato sulla piattaforma.</p> <p>In relazione ai “punteggi discrezionali” a pagina 52 e 53 viene fatto riferimento ai criteri di valutazione a, b..n .</p>
Antwort A 3		Risposta A 3
Siehe Antwort A3 – Klarstellung 7		Vedi risposta A3 – Chiarimento 7



Frage A 4		Quesito A 4
<p>Da es sich generell um einen Dienstleistungsvertrag handelt, verbleiben die gelieferten Komponenten und Systembestandteile ja im Eigentum des AN und sind seitens des AN gegen Untergang, Vandalismus abzusichern.</p> <p>Anhand der zur Verfügung gestellten Ausschreibungsunterlagen ist allerdings nicht kalkulierbar, welche Risiken sich hier – z.B. aufgrund der durch den AG vorgegebenen Aufstellungsorte – z.B. im Bereich Vandalismus ergeben.</p> <p>→ Da seitens der STA bereits heute stationäre Komponenten betrieben werden, bitten wir um Angabe von Erfahrungswerten zu Vandalismus... aus den letzten Betriebsjahren.</p>		<p>Poiché in linea generale si tratta di un contratto per la fornitura di servizi, i componenti e gli elementi del sistema forniti rimangono di proprietà dell'affidatario ed è suo compito assicurarli contro deperimento e vandalismo.</p> <p>Tuttavia, in base ai documenti messi a disposizione nel disciplinare non è possibile effettuare un calcolo dei rischi, che i siti di installazione decisi dal committente, potrebbero riportare.</p> <p>→ Poiché i componenti fissi sono gestiti da STA, chiediamo di fornire dei dati per quanto riguarda gli atti di vandalismo avvenuti negli ultimi anni.</p>
Antwort A 4		Risposta A 4
Siehe Antwort A4 – Klarstellung 7		Vedi risposta A4 – Chiarimento 7

Antworten veröffentlicht am 04.08.2020:

KLARSTELLUNG Nr. 7 – Fragen A5, A6, A7, A8, A9

KLARSTELLUNG 18BIS – Frage A10

KLARSTELLUNG 25 – Frage A11

KLARSTELLUNG 30 – Fragen A12, A13, A14, A15, A16

Risposte pubblicate il 04.08.2020:

CHIARIMENTO n. 7 – Domande A5, A6, A7, A8, A9

CHIARIMENTO 18 bis – domanda A10

CHIARIMENTO 25 – domanda A11

CHIARIMENTO 30 - domande A12, A13, A14, A15, A16

Fragen mit Bezug SLA		Quesiti riguardanti lo SLA
Frage S 1		Quesito S 1
<p>In dem den Ausschreibungsunterlagen beiliegendem SLA, sind unter Ziffer 2.1 unter dem Aspekt „Service/Arbeiten vor Ort“ keine Anforderungen zur Entstörung / Instandsetzung der mobilen Komponenten enthalten.</p> <p>Ist unsere Annahme zutreffend, dass die Entstörung/Instandsetzung der mobilen Komponenten durch die jeweiligen Verkehrsunternehmen durchgeführt wird.</p>		<p>Nell'allegato del disciplinare di gara riguardante lo SLA nel paragrafo 2.1, l'aspetto "Servizi/Lavori in loco" non riporta alcun requisito per quanto riguarda lo smaltimento o la riparazione dei componenti mobili.</p> <p>→ È corretta la nostra supposizione, che lo smaltimento e la riparazione dei componenti mobili avvenga tramite l'impresa di trasporti?</p>
Antwort S 1		Risposta S 1



Siehe Antwort S1 – Klarstellung 7		Vedi risposta S1 – Chiarimento 7
Frage S 2		Quesito S 2
<p>Im SLA wird allerdings unter Ziffer 5 (bzw. in der dortigen Tabelle) die Verfügbarkeit (größer oder gleich 98,00 %) der mobilen Frontends schwerpunktmäßig für den Ticketverkauf betrachtet und bei Unterschreitung mit Pönalen belegt.</p> <p>Sofern der Gerätetausch durch die VU erfolgt, ist jeweils aufgeführte Verfügbarkeitsberechnung nicht zielführend da der AN auf die Tauschzeiten bzw. Instandsetzungszeiten bei den VU keinen Einfluss hat.</p> <p>Wir bitten um Angabe, wie die Tauschzeiten bzw. Instandsetzungszeiten der VU in der Verfügbarkeitsberechnung berücksichtigt werden können?</p>		<p>Nel paragrafo 5 dello SLA, nello specifico nella tabella, viene esaminata la disponibilità (a maggiore o uguale a 98,00%) dei dispositivi front-end mobili principalmente per la vendita di biglietti ed è soggetta a penali se scende al di sotto di questo livello.</p> <p>Se la sostituzione dell'attrezzatura viene effettuata dall'azienda di trasporto, il suddetto calcolo della disponibilità non sarà accurato poiché l'affidatario non ha alcun influsso sui tempi di sostituzione o di riparazione da parte dell'azienda di trasporto.</p> <p>Chiediamo cortesemente un'indicazione su come tenere conto dei tempi di sostituzione o di riparazione nel calcolo della disponibilità.</p>
Antwort S 2		Risposta S 2
Siehe Antwort S2 – Klarstellung 7		Vedi risposta S2 – Chiarimento 7