

ATAP SPA

TERZO GRUPPO DI RISPOSTE AI QUESITI RELATIVI ALLA
PROCEDURA DI GARA PER L’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI AGGIORNAMENTO DEI SISTEMI DI
BIGLIETTAZIONE E AVM
CIG B50AEA5221

QUESITO NR. 8

Si chiede di mettere a disposizione dei concorrenti lo schema di contratto che l’aggiudicatario sarà chiamato a sottoscrivere.

RISPOSTA

Si invita a prendere visione del documento pubblicato in data 30/01/2025 sul sito internet di ATAP e sulla piattaforma di gara, nella pagina “documentazione di gara”.

QUESITO NR. 9

Il Capitolato indica al cap. 19 che le regole per la prenotazione della demo sono descritte nel disciplinare di gara. Il Disciplinare di gara NON contiene informazioni in merito alla DEMO

RISPOSTA

Il rinvio al disciplinare di gara è un mero refuso.

Dopo la consegna e l’apertura dell’offerta tecnica la S.A. convocherà le aziende concorrenti per l’esecuzione della dimostrazione. In tal senso la programmazione sarà definita di concerto con le aziende sulla base di un calendario pre definito dalla stazione appaltante dove i singoli concorrenti verranno interpellati per la scelta della data seguendo l’ordine di presentazione dell’offerta.

QUESITO NR. 10

a) In riferimento alla pag 9 del Capitolato Speciale, si chiede di chiarire il significato del seguente passaggio :

“ Ove gli apparati attualmente installati a bordo dei veicoli ATAP risultino integrabili al sistema proposto in offerta, a condizione che i suddetti apparati:

- siano stati forniti non prima dell’anno 2021;
- garantiscano le funzionalità ed i livelli prestazionali richiesti dal presente capitolato;

il concorrente potrà proporre il loro mantenimento in esercizio.

Tuttavia, il concorrente avrà l’obbligo di provvedere alla loro sostituzione con apparati equivalenti o migliorativi nuovi, al raggiungimento dell’età massima di 8 anni dalla data di rispettiva installazione” .

Non si comprende se gli apparati in questione siano alterativi e sostitutivi rispetto a quelli minimi richiesti in fornitura, oppure se sono apparati aggiuntivi per i quali si chiede al concorrente il mantenimento in esercizio. Non si comprende inoltre se la richiesta di sostituzione con apparati nuovi debba intendersi compresa nel prezzo offerto o se la sostituzione sarà oggetto di future integrazioni contrattuali.

b) In riferimento ai certificati di conformità richiesti per il validatore a pag 37 del Capitolato Speciale, si chiedono i seguenti chiarimenti:

- Omologazione secondo direttiva Europea 95/54/CE: la direttiva non è più in vigore dal 31/10/2014 ed è stata sostituita dalla 2009/19/EC, ora UN/ECE R10 , confermate che può essere consegnata la UN/ECE R10 al suo posto ?
- Direttiva Compatibilità Elettromagnetica: 2014/30/CE: la direttiva è stata armonizzata e inclusa nella 2009/19/EC ora UN/ECE R10 , confermate che può essere consegnata la UN/ECE R10 al suo posto ?
- Direttive Bassa Tensione: 2014/35/UE e successive modifiche: La direttiva riguarda le apparecchiature elettriche con una tensione compresa tra 50 e 1000 V in corrente alternata e tra 75 e 1500 V in corrente continua. Visto che i validatori verranno utilizzati con una tensione massima di 36 Volts in continua, confermate che può essere esclusa dai certificati da presentare ?
- Norma CEI EN 61000-6-3:2002-10 (CEI 210-65) Emissione per gli ambienti residenziali, commerciali e dell'industria leggera : si utilizza nei casi per i quali non sia stata pubblicata alcuna norma di emissione dedicata alla specifica famiglia di prodotti. In considerazione del fatto che la UN/ECE R10 segue degli standard di emissione specifici per il settore automotive, confermate che può essere consegnata la UN/ECE R10 al suo posto ?
- EN 61000-6-1 Immunità per gli ambienti residenziali, commerciali e dell'industria leggera: si
- utilizza nei casi per i quali non sia stata pubblicata alcuna norma di immunità dedicata alla specifica famiglia di prodotti, visto che la UN/ECE R10 segue degli standard di immunità specifici per il settore
- automotive, confermate che può essere consegnata la UN/ECE R10 al suo posto ?
- CEI EN 55022 : lo standard è stata armonizzato e incluso nella 2009/19/EC ora UN/ECE R10 , confermate che può essere consegnata la UN/ECE R10 al suo posto ?
- EN 61000-3-2 Limiti per le emissioni di corrente armonica immesse nella rete pubblica di distribuzione a bassa tensione, i validatori non sono connessi alla rete elettrica pubblica , quindi non applicabile. La UN/ECE R10 segue lo standard Disturbi elettrici da conduzione e accoppiamento per veicoli stradali , confermate che può essere consegnata la UN/ECE R10 al
- suo posto ?
- EN 61000-3-3 10 Limiti delle fluttuazioni di tensione e del flicker introdotti sui sistemi pubblici di
- alimentazione in bassa tensione, i validatori non sono connessi alla rete elettrica pubblica , quindi non applicabile. La UN/ECE R10 segue lo standard Disturbi elettrici da conduzione e accoppiamento per veicoli stradali , confermate che può essere consegnata la UN/ECE R10 al suo
- posto ?
- CEI EN 55024/A1:2016-10 Compatibilità elettromagnetica delle apparecchiature multimediali – Requisiti di immunità. La norma é stata annullata e sostituita dalla Norma CEI EN 55035:2018-01, ma per le applicazioni automotive è stata armonizzata e inclusa nella UN/ECE R10 , confermate che può essere consegnata la UN/ECE R10 al suo posto ?

RISPOSTA

a) Apparati in sostituzione

Tutti i concorrenti dovranno presentare offerta per la sostituzione degli apparati presenti sui 176 mezzi indicati nel Capitolato e nell'allegato Elenco bus ATAP. In fase di esecuzione della fornitura ciascun concorrente potrà valutare l'opportunità di procedere secondo una delle alternative di seguito riportate:

- 1) sostituzione immediata, sin dalla fase di avvio della fornitura, di tutti gli apparati presenti sui 176 mezzi. In fase di fatturazione l'appaltatore fatturerà l'intero ammontare degli apparati forniti (attrezzaggio di 176 mezzi).
- 2) sostituzione immediata, sin dalla fase di avvio della fornitura, degli apparati presenti sui mezzi dotati di apparati installati ante 2021 (89 mezzi) e sostituzione in corso di esecuzione del contratto dei rimanenti mezzi dotati degli apparati installati dal 2021 ad oggi (87 mezzi). L'appaltatore fatturerà una prima tranche all'atto della fornitura iniziale (di numero 89 mezzi) ed una o piu' tranche successive alla fornitura dei rimanenti 87 mezzi.

Fermo restando che nell'ipotesi 2 gli apparati mantenuti provvisoriamente in uso dovranno comunque garantire l'integrazione con il nuovo sistema fornito.

b) Certificazioni per il Validatore

La risposta a tutti i quesiti posti è SI.

QUESITO NR. 11

a) Nel Capitolato Speciale Pagina 9 , cap. 2.2 Soluzioni di centro la stazione appaltante scrive :
“Sistemi di gestione amministrativa e contabile di ATAP (creazione del flusso riguardante il venduto e qualsiasi operazione generi una scrittura contabile).” Si chiede di esplicitare le specifiche afferenti ed esempi del flusso richiesto per permettere una valutazione.

b) Nel Capitolato Speciale Pagina 15 , cap. 4.2 I servizi di trasporto pubblico locale gestiti da ATAP Spa. la stazione appaltante scrive:

-DRT – Demand Responsive Transport attivo come servizio notturno (Telebus Vercelli)

Si chiede conferma di richiesta di integrazione di tale servizio e di esplicitare eventuali requisiti specifici.

- “Integrazioni con parcheggi / bike, car sharing etc”

Come sopra, si chiede conferma di richiesta di integrazione di tali servizi, esplicitando anche i vari etc.. e, vista l'assenza nel capitolato, i requisiti e scenari di integrazione che ne permettano la valutazione.

c) Nel Capitolato Speciale Pagina 17, paragrafo 5.1.4 Autobus Interurbano/Suburbano (due porte) la stazione appaltante scrive :

- “ Validazione TdV Regionali con l'utilizzo QRCode in ogni caso seguendo le regole dettate da Regione Piemonte”, Si chiede di allegare documentazioni relative a regole e formati enunciati che ne permettano la valutazione.

d) Nel Capitolato Speciale Pagina 20 , paragrafo 5.3.2 *Caratteristiche del Sistema M.D.M. (Mobile device management)* la stazione appaltante scrive:

“ Durante la fase di progettazione verranno definite le modalità ed i protocolli necessari al funzionamento del sistema nella sua totalità”. Si chiede conferma che i protocolli saranno definiti dall'aggiudicatario.

e) Nel Capitolato Speciale Pagina 30 , paragrafo 6.2.1 *Caratteristiche del Sistema Centrale AFC)* la stazione appaltante scrive :

- Rilevamento delle frodi (ad es. la possibilità di controllo di tutte le transazioni);

Si chiede conferma che il sistema antifrode sia limitato alla possibilità di controllo delle transazioni. In caso contrario si chiede di fare lista esaustiva delle funzioni attese.

f) Nel Capitolato Speciale Pagina 31 , paragrafo 6.2.1.1.1 *Media Management* la stazione appaltante scrive :

- inventariare i media attivati e associati alla anagrafica dell'account.

Si chiede di esplicitare in modo esaustivo il dettaglio delle funzioni attese rispetto a quanto indicato.

g) Nel Capitolato Speciale Pagina 35, paragrafo 6.2.2.1 *Strumenti di Reporting*, la stazione appaltante richiede uno strumento di Business intelligence, dove è anche richiesto il suo aggiornamento in tempo reale:

- “ visualizzazione dei valori in tempo reale”

Si chiede conferma della necessità di includere in offerta anche un Data Warehouse dedicato e di un tool di BI.

h) Nel Capitolato Speciale Pagina 38, paragrafo 6.2.3.1.2 *Emettrici / Vendita a Bordo*, la stazione appaltante scrive:

- “ *consentire pagamenti elettronici con carte bancarie e affini (è possibile utilizzare anche i validatori per perfezionare il pagamento)*”:

Si chiede di esplicitare cosa si intende per “perfezionare il pagamento su un validatore”.

i) Nel Capitolato Speciale Pagina 40, Capitolo 8 Integrazione con i Sistemi di Regione Piemonte , la stazione appaltante scrive:

- “ *dovranno essere fornite anche le integrazioni con i sistemi regionali in esercizio e / o in corso di approvvigionamento (SmartBIP) e in corso di test (MaaS).*

Quanto espresso non consente alcuna analisi reale e congrua sui due temi sotto elencati:

o MaaS (Sistema in corso di Test);

o SmartBIP (Sistema in corso di approvvigionamento);

in quanto non in esercizio e nel capitolato non sono allegate specifiche che ne permettano una valutazione.

Si evidenzia che in assenza di tali specifiche, il fornitore non è in grado di fare quotazione congrua.

j) Nel Capitolato Speciale Pagina 17, al capitolo 5.2 Infrastruttura Tecnologica , la stazione appaltante scrive:

- viene richiesto il sistema in SAAS

Confermate quindi che quanto richiesto a a pagina 56 capitolo 12.1 cessione licenze sia da considerarsi un refuso.

f) Nel Capitolato Speciale Pagina 55, Al capitolo 11.4 Aggiornamenti Normativi del Sistema , la stazione appaltante scrive:

- Tutti gli aggiornamenti normativi riguardanti la gestione di sistemi inerenti a quanto richiesto nel capitolato tecnico, ad esempio: privacy, agenzia delle entrate, sicurezza informatica, protocolli di comunicazione, ecc.

Si chiede di specificare in modo esaustivo cosa sia richiesto eludendo la dicitura Ecc che non è né analizzabile né quotabile.

g) Nel Capitolato Speciale Pagina 9, Al paragrafo 2.2 Soluzioni di centro, la stazione appaltante scrive:

- Sistema di emissione delle sanzioni a seguito di multe non pagate nei termini prefissati (creazione di un flusso che deve alimentare sistemi di questo tipo).

Si chiede di esplicitare in modo esaustivo cosa necessita la Stazione Appaltante rispetto alla gestione del ciclo di vita delle multe e quali siano “i flussi da creare per alimentare sistemi di questo tipo”.

RISPOSTA

a) Si richiede il flusso dei dati necessari per la generazione di una primanota contabile relativa al venduto dei Servizi di TPL.

b) Telebus Vercelli

Il telebus Vercelli è un servizio di trasporto persone per il quale non è definito un programma di corse, percorsi, fermate e orari ma si attiva su chiamata dell'utente che prenota un viaggio (tratta origine/destinazione) secondo le proprie specifiche esigenze, concordando con l'azienda di trasporto data/orario/orgine/destinazione, da effettuarsi all'interno di determinate coordinate geografiche (territorio del Comune di Vercelli) e in pre determinate fasce orarie della giornata.

Il telebus Vercelli pertanto è un servizio, a tariffa fissa, fruibile tramite l'acquisto di Titoli di Viaggio le cui regole di validazione sono definibili tramite parametri spaziali, temporali, politiche prezzi/sconti.

Per quanto concerne la richiesta integrazione dei servizi di TPL con servizi parcheggio / bike e car sharing, ecc., la S.A. si aspetta che il sistema di bigliettazione offerto sia in grado di garantire la creazione di qualsiasi tipologia biglietto, anche integrato tra servizi di diverse tipologie (Parcheggio + Trasporto, Trasporto + Eventi sportivi, etc ...)

c) Sistema SmartBIP e MaaS

Sistema SmartBIP

Il sistema SmartBIP è in fase di progettazione. Le possibili interazioni con i sistemi locali che gestiscono la bigliettazione nei CCA sono i seguenti:

- Validazione QRCode SmartBIP: la validazione del QRCode generato dalla vendita di un titolo di viaggio regionale potrà essere di tre tipologie. La prima non impatta sul sistema di bigliettazione locale. L'utente inquadrerà un QRcode statico (Sticker) con la APP Regionale. La seconda richiederà la generazione di QRCode dinamico (numero BUS, LINEA, CORSA, VETTORE) e la visualizzazione dello stesso sul display del validatore. L'utente inquadrerà il QRCode sul validatore per acquistare il biglietto proposto dalla APP Regionale, il validatore non dovrà gestire la validazione in alcun modo. La terza richiederà la validazione di un QRCode attivo generato dall'APP Regionale sullo smartphone dell'utente. L'utente utilizzerà il lettore ottico del validatore per validare il biglietto. Il validatore dovrà inviare la transazione direttamente al server SmartBIP. Il formato del QRCode non è ancora stato definito. Quindi il concorrente è invitato a valutare l'opzione più complessa.
- Validazione carta SmartBIP PPU (Pay Per Use): SmartBIP prevederà l'utilizzo di una smartcard (formato BIP) con un solo contratto a bordo. Il validatore dovrà riconoscere il contratto e creare una transazione ad ogni validazione. La validazione dovrà essere scritta sulla Smartcard BIP seguendo le regole del sistema BIP. Il sistema di bigliettazione locale dovrà spedire la transazione ai server regionali SmartBIP prima possibile (direttamente tramite validatore (se il sistema di bordo sarà on line) oppure dal Centro di Controllo Aziendale quando il validatore scaricherà la transazione al rientro in deposito. Il CCA locale non dovrà elaborare in alcun modo le transazioni.
- Controllo dei TdV Regionali: il controllo del biglietto regionale o della validazione con la SmartCard BIP PPU sarà ovviamente a carico delle aziende di TPL. SmartBIP metterà a disposizione delle API che consentiranno di integrare la funzione di verifica delle validazione avvenute con APP e QRCode Statico. Per quanto riguarda il controllo delle SmartCard PPU dovrà essere controllata la presenza di una validazione di inizio viaggio su una smartcard di tipo BIP (il controllo avverrà sul biglietto di corsa semplice gestito dal CCA di riferimento).
- Le interazioni tra CCA e centro SmartBIP riguarderanno la condivisione delle anagrafiche e il consuntivo dei viaggi effettuati nel bacino gestito dall'azienda di TPL locale con i media Smart BIP.

Sistema MaaS.

Per l'interazione con il sistema MaaS il concorrente il sistema offerto dovrà trasferire i dati di servizio (in Real Time) in formato SiRi e precisamente:

- SiRi-FM (Facility Monitor Service): abilita lo scambio di informazioni riguardante lo stato in "Real Time" delle strutture di aiuto ai passeggeri per gli spostamenti vicine alle fermate dei BUS e alle Stazioni Ferroviarie (ad Es. Ascensori, Scale, Tapis Roulant, etc ...);
- SiRi-SX (Situation Exchange Service): permette lo scambio di messaggi strutturati relativi ai servizi e alle reti di trasporto pubblico;
- SiRi-ET (Estimated Timetable Service): permette lo scambio dell'orario, in tempo reale, di un servizio di trasporto pubblico lungo un percorso.

E' prevista anche l'implementazione del protocollo NetEx

d) Protocolli

I protocolli potranno essere definiti dall'aggiudicatario tuttavia dovranno essere descritti in fase di progettazione esecutiva. Anche eventuali aggiornamenti dovranno essere documentati e condivisi con la S.A.

e) Sistema Anti-Frode

Il concorrente è tenuto ad offrire un sistema antifrode ed è libero di offrire pertanto tutte le eventuali tipologie di controllo sviluppate sui propri sistemi tenendo conto anche della cybersecurity (certificazione AGID/ACN, NIS2).

f) Media Management

In un sistema ABT i titoli di viaggio acquistati dal cliente non sono memorizzati sulle smartcard. Il Sistema richiesto dovrà gestire sia le carte BIP che media associati alla anagrafica. I media non dovranno essere inizializzati in alcun modo.

Quindi ad un cliente potranno essere associati la smart card BIP (che verrà utilizzata seguendo le regole del sistema BIP) e smart media quali la Carta di Identità Elettronica, La Carta della Sanità, ed ogni smartcard che possa essere riconosciuta da tutte le device proposte, ad es. Mifare, Mifare UL, etc ...)

g) Visualizzazione in Tempo Reale

Si conferma che "Tutti i report si aggiornano automaticamente con gli ultimi dati disponibili dopo un tempo configurabile. Deve essere possibile configurare l'invio di segnalazioni automatiche via e-mail e di notifiche push via applicazione."

Il sistema deve consentire la consultazione di dati aggiornati in tempo reale sia per il ticketing che per l'esercizio del servizio.

E' preferibile che la fornitura di questi dati avvenga tramite client di business intelligence preconfigurati (ad esempio Excel con tabelle modificabili o tool sviluppati ad hoc).

L'esempio è quello del sistema AVM: i dati provenienti dal campo dovranno essere disponibili, visualizzabili ed analizzabili (tramite appositi report) o scaricati in formati CSV o Excel, **in tempo reale**. Questo per permettere alla SA di fare analisi immediate relative ai dati raccolti in tempo reale e poterne comprendere l'andamento.

h) Emettitori / Vendita a bordo

La vendita a bordo potrà essere realizzata con tutti gli strumenti a disposizione del concorrente. L'autista dovrà poter scegliere velocemente il titolo di viaggio da vendere al passeggero che potrà pagare tramite POS, Validatore e/o con qualsiasi apparato presente a bordo che sia abilitato ai pagamenti digitali. In sostanza quindi l'espressione "perfezionare il pagamento su un validatore" significa consentire all'utente di effettuare il pagamento interfacciandosi direttamente con il validatore che pertanto dovrà essere un oggetto abilitato ai pagamenti digitali.

i) Sistema SmartBIP e MaaS

Descritto insieme al punto 3

k) Sistema SAAS / Licenze d'uso

Per licenza d'uso si intende un accordo legale tra il detentore dei diritti (tipicamente il produttore o lo sviluppatore del software) e l'utente finale. Il contratto di licenza, quindi, stabilisce come il software può essere utilizzato, quali sono i limiti di tale utilizzo, le responsabilità di entrambe le parti e i costi relativi all'utilizzo.

Alcuni fornitori per l'utilizzo di software in SaaS, in aggiunta al canone periodico dovuto per l'utilizzo del sistema, chiedono il pagamento di licenze d'uso annuali.

In tal caso tutti i costi relativi all'utilizzo del software dovranno essere compresi nell'offerta.

l) Aggiornamenti Normativi

Considerato che il sistema richiesto dovrà essere fornito in SaaS, il concorrente deve garantire l'adeguamento normativo a fronte del pagamento del canone di manutenzione (come si verifica per un qualsiasi ERP o sistema di gestione della contabilità aziendale).

Stante la durata pluriennale del servizio l'appaltatore, nell'esecuzione dello stesso, deve garantire, durante tutta la durata contrattuale, la piena e continua osservanza dei dettami normativi vigenti e quindi gestire gli eventuali adeguamenti normativi al fine di manlevare la S.A. e l'appaltatore stesso da ogni danno, sanzione o conseguenza pregiudizievole causata dalla mancata applicazione della normativa inerente il tipo di servizio erogato. Ciò non dovrà comportare costi aggiuntivi per la S.A.

Poiché l'elencazione esaustiva della normativa applicabile all'appalto in oggetto non sarebbe possibile è stata inserita la locuzione ecc., purtuttavia si ricorda che tra le normative cogenti rientrano quelle elencate al paragrafo 11.4 del capitolato d'appalto.

m) Emissione Sanzioni

A fronte di una multa non pagata al momento dell'accertamento (emissione a bordo autobus del verbale), la S.A. deve provvedere alla riscossione della stessa emettendo entro i termini previsti dalla normativa una notifica/ingiunzione che verrà poi inviata all'evasore.

A fronte di quanto sopra, la S.A. ha necessità di estrarre dal sistema di bigliettazione tutte le informazioni necessarie alla creazione, nel database in uso per la gestione delle sanzioni amministrative, dei record relativi alle sanzioni emesse, con specifica indicazione di quelle già conciliate e quelle ancora da riscuotere, per garantire la successiva gestione in tempo utile della riscossione.

Il concorrente deve descrivere in sede di offerta il tipo di soluzioni disponibili per la gestione dei suindicati flussi dati e garantire, in ogni caso, in sede di fornitura, una soluzione che sia in grado di garantire la produzione del flusso dati richiesto. Il flusso dati dovrà essere esaustivo, documentato e fornito in un'area ftp con cadenza configurabile.

ULTERIORE CHIARIMENTO

Nel disciplinare all'art 3 è presente un refuso in merito alla durata della manutenzione post garanzia pertanto "Manutenzione (2 anni dal termine della garanzia)" è sostituito con "Manutenzione (6 anni dal termine della garanzia)" coerentemente con gli altri articoli del disciplinare e con tutti gli altri elaborati di gara.

Biella, 31 gennaio 2025.

Il Direttore Generale
Ing. Sergio Bertella
Firmato in originale