



TECNOLOGIE
TELEMATICHE
TRASPORTI
TRAFFICO
TORINO

5T S.R.L.

Via Bertola 34 — 10122 Torino (IT)

T +39 011 227 4101

info@5t.torino.it / direzione5t@legalmail.it

www.5t.torino.it

C.F. - P.IVA 06360270018

C.C.I.A.A. TORINO 2825/1992

CAP. SOCIALE € 100.000,00 i.v.

Torino, 23 giugno 2021

Prot. n. 566/2021

Spett.le

Concorrente

Oggetto: APPALTO 5T S.R.L.

NUOVI IMPIANTI DI RILEVAZIONE DEL TRAFFICO.

**PROGETTO DI INSTALLAZIONE DI TELECAMERE OMOLOGATE IN
INGRESSO E IN USCITA ALL'AREA CENTRALE, IN INGRESSO A PIAZZA
VITTORIO VENETO E IN INGRESSO ALLA VIA DI ACCESSO AL MONTE DEI
CAPPUCCINI A TORINO.**

C.I.G 87805188AB

CUP C19J20001200004

Chiarimento n. 1

Un Concorrente ha inoltrato le seguenti richieste di chiarimento:

- 1) Nel capitolato tecnico al paragrafo 8.4 tra le prestazioni minime che devono essere garantite dal varco (con riferimento alle caratteristiche definite dal DPR 250/99) è previsto il rilevamento e la capacità di fotografare veicoli con targa non completamente leggibile o parzialmente coperta? Ora poiché il DPR 250/99 impone, all'art. 3 comma 1, che gli impianti sono utilizzati per la rilevazione dei dati riguardanti il luogo, il tempo e l'identificazione dei veicoli che accedono al centro storico o nelle zone a traffico limitato. Gli impianti raccolgono dati sugli accessi rilevando immagini solamente in caso di infrazione. Va da se che se la targa non sia completamente leggibile o sia parzialmente coperta, non può essere acquisita l'immagine del veicolo in transito per cui seppure il sistema tecnicamente sia in grado di rilevare e fotografare veicoli in queste condizioni è proprio il DPR 250/99 che ne impedisce l'operatività come richiesto. Alla luce di ciò si chiede di specificare se si debba trattare di una mera capacità tecnica del sistema proposto*

che poi non troverà applicazione in quanto in contrasto con la normativa vigente oppure se si tratti di un refuso che sia da non considerare.”

[Risposta 5T]: A nostro parere, la corretta acquisizione della targa prescinde dal fatto di rilevare le “immagini solamente in caso di infrazione”: un veicolo con targa parzialmente leggibile è comunque potenzialmente sanzionabile se in transito senza permesso in un periodo di vigenza del divieto. L'acquisizione del veicolo con targa coperta o parzialmente leggibile è altresì necessaria per accertare ed eventualmente punire comportamenti fraudolenti, che potenzialmente possono avvenire all'interno di una ZTL: ad esempio, il passaggio ripetuto di un particolare veicolo, la cui targa è volutamente parzialmente oscurata per evitare la sanzione, fatto che nel corso dei precedenti anni di esercizio si è verificato più volte. In casi come questo è l'agente della Polizia Municipale ad effettuare la verifica e l'accertamento relativo al transito visualizzando l'immagine dello stesso, determinandone eventualmente la cancellazione.

È nostra interpretazione che tale requisito sia coerente e non in contrasto con l'attuale normativa; il requisito tecnico relativo alla capacità tecnica per la lettura di targhe parzialmente leggibili è da considerarsi dunque mandatorio, anche in virtù del fatto che non è possibile garantire una affidabilità dello strumento OCR pari al 100%.

- 2) *Nel capitolato tecnico al paragrafo 8.2 viene richiesto di specificare se per il sistema proposto sia disponibile eventuale funzione aggiuntiva di sanzionamento sulla base delle immagini di contesto. Per quanto di nostra conoscenza entrambe le immagini (targa e contesto) se facenti parte del sistema omologato possono essere utilizzate per documentare la violazione. Necessitiamo pertanto di avere maggiori dettagli di cosa si intenda per funzione aggiuntiva di sanzionamento sulla base delle immagini di contesto, in quanto temiamo di non comprenderne compiutamente il significato.*

[Risposta 5T]: per quanto a nostra conoscenza esistono sul mercato sistemi omologati per cui il sanzionamento è limitato alla sola immagine di sanzionamento e non all'immagine di contesto. Se il sistema offerto da un Concorrente consentirà il sanzionamento anche con utilizzo di immagine di contesto per documentare la sanzione, tale caratteristica sarà valutata dalla Commissione Giudicatrice come elemento di merito, come riportato nella documentazione di gara, con specifico riferimento al punto 12 del modello di assegnazione punteggi di cui all'allegato 10 al Disciplinare di gara.

- 3) *Nel capitolato tecnico al paragrafo 8.4 è richiesto che le porte elettroniche dovranno permettere la rilevazione del transito e la corretta lettura della targa*

anche in condizioni minime di illuminazione ambientale (completa assenza di illuminazione pubblica) e in condizioni meteorologiche avverse (pioggia, neve, nebbia). Tali prestazioni funzionali riguardano sia le telecamere di sanzionamento che quelle di contesto. In fase di offerta tecnica occorrerà specificare chiaramente le condizioni minime di illuminamento richieste per garantire una chiara leggibilità delle immagini di contesto. Per quanto di nostra conoscenza nessuno dei sistemi omologati ha superato la prova UNI 10772:2016 (standard di riferimento per la qualificazione della lettura delle targhe) con le telecamere di contesto a colori, che infatti viene usata per la documentazione della violazione assieme alla telecamera associata di riconoscimento targhe e non in sua sostituzione (altrimenti non sarebbe necessaria la presenza di quest'ultima). Tra l'altro per rispondere alla richiesta sarebbe necessario specificare la massima velocità dei veicoli in transito a cui effettuare tale valutazione: come è ovvio maggiore è la velocità dei veicoli in transito maggiore è l'illuminamento minimo necessario. Si richiede pertanto di voler meglio chiarire il contesto di tale richiesta.

[Risposta 5T]: confermiamo che specificatamente al requisito relativo alla corretta lettura della targa, esso è limitato alla sola telecamera di sanzionamento, che è utilizzata per le funzionalità ANPR/OCR ed è soggetta alla prova UNI 10772:2016. Rimangono validi i requisiti relativi alla corretta rilevazione dei transiti da parte della telecamera di contesto: il veicolo dovrà essere rilevato e riconoscibile in maniera ottimale anche in condizioni minime di illuminazione ambientale (completa assenza di illuminazione pubblica) e in condizioni meteorologiche avverse (pioggia, neve, nebbia). Per quanto riguarda il dato di velocità, trattandosi di installazioni in strade urbane del centro cittadino, la massima velocità dei veicoli in transito si può assumere essere pari al limite consentito e quindi pari a 50 km/h.

- 4) *La gara prevede lo scambio di dati ed immagini con la preesistente piattaforma di gestione. In particolare, dalla lettura delle relative specifiche di interfacciamento al capitolo 9.2 sembrerebbero essere richieste alcune funzioni di dubbia rispondenza alla vigente normativa. In particolare, ci riferiamo alla cosiddetta gestione delle black lists. Infatti, dalla definizione riportata nel capitolato una black list è una lista di targhe i cui veicoli sono da identificare e segnalare al Centro di controllo (veicoli rubati, etc.). La gestione della black list comporterebbe quindi un controllo generalizzato dei veicoli estranea al controllo degli autorizzati che, come più volte confermato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile non è assolutamente consentita per nessuno dei dispositivi attualmente approvati/omologati per il rilevamento delle violazioni. In ossequio a ciò i sistemi omologati (anche se tecnicamente in grado di farlo) non dovrebbero consentire tale modalità operativa e, di conseguenza, non dovrebbero poter interagire con il sistema di gestione centrale attualmente in uso come richiesto nel capitolato (si noti che si tratta di un vincolo normativo/formale e non tecnico). Si chiede pertanto*

di confermare che, qualora alcune funzioni richieste nell'interfacciamento con il sistema di gestione preesistente non fossero consentite dalla normativa, la mancata implementazione del relativo scambio di funzioni non costituisca causa di esclusione del soggetto che dovesse proporre un sistema che, per motivi normativi/formali, non le implementi.

[Risposta 5T]: alcune specifiche sono state inserite nel capitolato come requisito tecnico di gara, anche in previsione dell'emanando nuovo decreto del MIMS di cui all'art. 49, c. 5-sexies del D.L. n. 76/2020, come convertito dalla legge n. 120/2020. Pur prevedendo, nelle more dell'emanazione del Regolamento previsto dall'art. 201, c. 1-bis, lett. g) del Codice della Strada, un utilizzo del sistema oggetto di gara a fini sanzionatori chiaramente solo per il controllo accessi ai sensi della vigente normativa (DPR 250/99), tuttavia, come riportato nelle premesse del Capitolato Tecnico di gara, sentito ed ottenuto parere favorevole dal Ministero competente, l'Amministrazione Comunale di Torino ha manifestato l'esigenza di avere a disposizione nuove infrastrutture tecnologiche che permettano di controllare e monitorare più efficacemente il traffico e di conoscere i flussi veicolari puntuali, in alcune aree della Città di Torino ritenute di particolare interesse, allo scopo di poter effettuare analisi più approfondite della domanda di mobilità, utilizzabili come strumento di supporto alle decisioni per valutare nuove politiche di mobilità.

- 5) *Per quanto concerne l'interfacciamento dei dispositivi periferici omologati con i pannelli a messaggio variabile, poiché ci risulta che non tutti i sistemi omologati siano in grado di interagire (nel qual caso il collegamento dovrebbe avvenire direttamente con il server centrale, si richiede di conferma la capacità di collegamento con i pannelli a messaggio variabile debba esplicitamente risultare dal manuale depositato in sede di domanda di omologazione e che, per i sistemi non in grado di interagire in campo, l'interfacciamento debba avvenire dal server.*

[Risposta 5T]: non è richiesto nella specifica di gara e non è pertanto oggetto della Prestazione l'interfacciamento e l'integrazione a livello architettuale dei dispositivi periferici con i pannelli a messaggio variabile, che saranno forniti per l'installazione e successivamente gestiti in esercizio dal Committente nel rispetto delle linee guida ministeriali.

Con i migliori saluti,

Firma

Il RUP ing. Luca Bonura