

CHIARIMENTI I

- Chiediamo le seguenti precisazioni relative alla compilazione del Modulo Offerta Economica (All. 4 al capitolato):

- a. Per “importo a base d’appalto”, da indicare nella prima pagina del suddetto modulo, è da intendersi l’intero importo di € 1.757.000 specificato nell’Art.4 Specificazioni in ordine ai profili economici dell’appalto del disciplinare di gara?

La domanda ha riferimenti errati. L’importo complessivo a base di gara è di € 1.757.0000,00, IVA esclusa.

- b. Per il “prezzo complessivo per l’oggetto principale ed immediato del contratto”, da indicare nella seconda pagina del suddetto modulo, la percentuale di ribasso deve essere calcolata relativamente all’importo di base d’asta che si evince dall’ Art. 7 Importo a base di gara del capitolato speciale ed è pari ad € 1.345.000?

La domanda ha riferimenti errati. La percentuale di ribasso va applicato sull’importo a base di gara di € 1.757.0000,00, IVA esclusa.

- c. Nella terza pagina del suddetto modulo, l’importo da indicare per il “canone annuo di estensione del servizio di garanzia (oggetto eventuale – opzionale del contratto)” è relativo agli stessi servizi erogati durante i 78 mesi di periodo contrattuale indicati nell’Art. 8.7.5 Servizi accessori del capitolato speciale?

Si riferisce agli stessi servizi da estendersi ad un periodo ulteriore rispetto ai 78+24 (facoltativi) mesi oggetto dell’appalto.

CHIARIMENTI II

1. In riferimento alla richiesta espressa all"*ART. 9.8.5 comma 6 voce -Struttura di Pronto Intervento.Oggetto degli interventi correttivi sono tutti i sistemi-sottosistemi e relativi apparati del Sistema oggetto di fornitura.*", per dimensionare e quindi valutare economicamente il servizio da offrire si richiede di **specificare l'ambito di impiego delle squadre di intervento**, non essendo oggetto di fornitura apparati di centrale e periferiche di bordo e di terra.

Le squadre di intervento sono adibite alla risoluzione delle problematiche relative all’utilizzo del sistema di tracking e ticketing mediante assistenza telematica e, qualora necessario, assistenza e configurazione di apparati malfunzionati direttamente presso la sede dell’Utilizzatore.

2. Si richiede di chiarire se l'Amministrazione ritiene mandatoria un'architettura di bordo che prevede il solo utilizzo del dispositivo del palmare come unica interfaccia del sistema verso il personale di bordo (ART 9.5 comma d), oppure è possibile proporre soluzioni che possano *contemporaneamente* prevedere il dispositivo palmare come oggetto portatile per svolgere il servizio di bigliettazione e un secondo display solidale al veicolo in cui permettere all'autista di selezionare il proprio turno, quindi rappresentare le informazioni di percorrenza, anticipi/ritardi, percorso della corsa in esecuzione, sinottico della corsa in esecuzione.

L’utilizzo del solo dispositivo palmare per la biglietteria non è mandatorio, è possibile infatti, avere altri dispositivi che permettano di svolgere lo stesso compito e forniscano altre informazioni al conducente quali tempi di percorrenza, geolocalizzazione del mezzo, ritardi numero di biglietti effettuati ecc.

3. In riferimento alla richiesta espressa all' "art. 9.8.1 punto 3. Fondamentale è, inoltre, un'ulteriore area di gestione del portale (Amministrazione Sistema) per il supporto all'utilizzo del prodotto." Si chiede di definire meglio cosa sia questa area e quali funzionalità deve prevedere.

L'Area di Amministrazione del Sistema permette la gestione dell'interno portale, autorizzando le aziende di trasporti e le pubbliche amministrazioni che vogliono aderire al servizio, ad utilizzare il gestionale di tracking e ticketing. Le funzionalità principali del servizio, oltre al monitoring delle attività sul portale (correttezza delle informazioni inserite), sono quelle di gestione del meccanismo di licensing e supporto telematico al fine di risolvere problematiche.

4. Rispetto ai "Criteri e sotto criteri di valutazione" e, in particolare, la voce "A3 Efficienza e ottimizzazione della ricerca delle soluzioni di viaggio" si chiede di specificare in maniera dettagliata cosa si intende per efficienza ed ottimizzazione rispetto alla ricerca delle soluzioni di viaggio.

Il sistema deve prevedere un meccanismo di ricerca intelligente della soluzione di viaggio cercata dal cliente senza che quest'ultimo conosca necessariamente le tratte e i percorsi effettuati dalle Aziende di Trasporti. Il sistema pertanto deve essere di tipo **propositivo** ovvero, con i dati a disposizione sui percorsi che vengono effettuati sul territorio regionale, deve **consigliare**, partendo dall'inserimento del luogo di partenza e di arrivo, la soluzione di viaggio più opportuna in uno specifico orario e giorno. Il sistema inoltre deve essere in grado di gestire le richieste effettuate dai clienti in modo efficiente e puntuale. Meccanismi di *caching* e *algoritmi di ricerca intelligente*, in grado di soddisfare le richieste, potrebbero essere di aiuto per ridurre i tempi di caricamento e elaborazione.

5. Nel Disciplinare di Gara all'art. 7 – Modalità di presentazione e criteri di ammissibilità delle offerte, al punto 4 dei contenuti della busta "B - Offerta tecnica" si parla di un link ad una demo interattiva dell'applicativo da indicare in sede di presentazione di offerta.

Visto che i punti assegnati sono considerevoli (ben 18) e viste la scarsa rispondenza di un simile link alla dimostrazione della completezza funzionale del software proposto, chiediamo che in alternativa al link possa essere effettuata una dimostrazione pratica dallo stesso concorrente, venendo presso una sede e in una data da voi indicata, e che la dimostrazione comprenda tutti i sottosistemi previsti in fornitura e non solo l'applicativo web.

La prevista demo dovrà essere consultabile dalla Commissione preposta alla valutazione delle offerte in modo "asettico". Potrà pertanto essere, a titolo esemplificativo e non esaustivo, pubblicata su piattaforme private e resa fruibile attraverso un link da riportare nel progetto tecnico.

Per quanto attiene la presentazione video, in egual modo, potrà essere resa disponibile attraverso i maggiori canali di streaming video (Es. youtube) e fruibile attraverso un link da indicare nel progetto tecnico.

In relazione alla procedura in oggetto, si richiede di chiarire se invece di sottoscrivere singole dichiarazioni circa l'inesistenza delle cause di esclusione previste dall'art. 80, comma 1, lett. a), b), c) d), e), e) e f) del D.lgs 50/2016 redatte in conformità al Modello B, il sottoscrittore possa dichiarare quanto segue: "che né per il sottoscritto, né per la Società, né per gli amministratori muniti di poteri di rappresentanza, né per il direttore tecnico, né per i soggetti membri del collegio sindacale, né per i soggetti che svolgono i compiti di vigilanza, né per i cessati nell'anno antecedente la data della presente dichiarazione (la Società è con più di quattro soci) sussistono le cause di esclusione dalla partecipazione agli appalti pubblici di cui all'art. 80, comma 1, lett. a), b), c) d), e), e) e f) del D.lgs 50/2016".

A tal fine si allegherebbe una tabella che riporta i nominativi dei suddetti soggetti.

E' necessario attenersi alle prescrizioni del bando e disciplinare di gara, *lex specialis* della procedura, che prevedono singole dichiarazioni redatte dagli interessati secondo la modulistica allegata.

Si segnala che il problema del versamento del contributo all'ANAC e del rilascio del PASSOE è stato risolto.

CHIARIMENTI III

1. art. 9.2 (pg. 6) - Quesito: Ai fini del dimensionamento del datacenter, è possibile avere elenco delle Aziende TPL operanti e consistenza della relativa flotta di automezzi?

La flotta ha una consistenza complessiva di n. 329 automezzi distribuiti tra un numero di Aziende operanti pari a 29, come da elenco reperibile sul sito istituzionale nella sezione Aree Tematiche → Trasporti e Viabilità → Trasporti → Trasporti su gomma.

2. art. 9.2 (pg. 7) - Testo capitolato: Sistema di comunicazione completamente automatico tra bordo e terra in modalità long range (GSM/GPRS/3G/...) e short range (Wi-Fi) - Quesito: La connettività LAN, WLAN, GPRS/3G è messa a disposizione dalla stazione appaltante?

Si la connettività è messa a disposizione.

3. art. 9.8.1 (pg.13) - Testo capitolato: L'architettura logica di un Sistema di Amministrazione Pubblica deve essere... - Quesito: L'architettura descritta può ospitare sugli stessi server (db, application, web) i sistemi della Amministrazione Pubblica e di tutte le Aziende TPL?

Si.

4. art. 9.8.1 (pg.13) - Testo capitolato: L'architettura logica di un Sistema di Amministrazione Pubblica deve essere... - Quesito: Deve essere previsto Disaster Recovery per tutti i sistemi centrali?

Si il DR è richiesto.

5. art. 9.2 (pg.6) - Testo capitolato: ...visualizzazione della posizione dei mezzi ...su cartografia vettoriale... - Quesito: La stazione appaltante dispone già di una base cartografica che potrebbe essere utilizzata per il progetto?

No, la base cartografica non è a disposizione.

6. Compatibilità con formati cartografici di ampia diffusione - Quesito: Come saranno forniti dati di: - fermate - percorsi - orari di servizio - turni veicoli / agenti da parte delle Aziende TPL? E' possibile ipotizzare un tracciato std comune per caricamento massivo ad ogni cambio orario?

Sarà fornito un tracciato standard comune a tutte le aziende.

7. art. 9.8.2 (pg. 15) - Testo capitolato: Produzione di report e statistiche (in realtime e cartacei) relative a vendite, profitti e costi di esercizio - Quesito: Come devono essere calcolati i costi di esercizio? Si deducono da km percorsi e consumi mediante coefficienti std?

Si.

8. art. 9.8.2 (pg. 16) - Testo capitolato: Produzione di report e statistiche (in realtime e cartacei) relative a vendite, profitti e costi di esercizio - Quesito: Per misurare il Traffico Viaggiatori si possono conteggiare le verifiche dei titoli di viaggio?

Si.

9. art. 9.8.3 (pg.18) - Testo capitolato: Sistema a terra: Totem e Biglietterie certificate - Quesito: Esistono differenze sostanziali nelle funzionalità dei sw delle biglietterie certificate, rispetto alle rivendite autorizzate? Per le

rivendite certificate è ipotizzabile utilizzare lo stesso hw (pc-based) di una biglietteria certificata?

Le rivendite autorizzate svolgono un sottoinsieme delle funzioni delle biglietterie certificate (funzioni di vendita e ricarica abbonamenti) in particolare non hanno la funzione di emissione smart card e di vendita biglietti. Biglietteria certificata e rivendita autorizzata possono usare uno stesso hardware pc based.

10.art. 9.8.3 (pg.18) - Testo capitolato: Sistema a terra: Totem e Biglietterie certificate - Quesito: E' corretto ipotizzare che tutti i dispositivi di emissione titoli a terra (self service o presidiati) debbano funzionare in modalità off line, ovvero senza necessità di connessione continua con il sistema centrale dell'Azienda TPL?

Si corretto.

11. art. 9.8.2 (pg. 17) - Testo capitolato: Gestione dei dati relativi ai clienti - Quesiti: E' corretto prevedere una gestione centralizzata dell'anagrafica clienti a livello regionale e differenti profilazioni dello stesso cliente per le varie Aziende TPL o è necessario che ogni singola Azienda TPL gestisca in autonomia la propria anagrafica dei Clienti ?

L'anagrafica clienti sarà centralizzata a livello Regionale.

12. art. 9.8.4 (pg.20) - Testo capitolato: Sistema a terra: Accesso Utente e acquisto titoli di viaggio - Quesiti: Il singolo titolo di viaggio venduto online (biglietto cartaceo) si intende pre-convalidato rispetto alla data/ora di partenza scelte dal cliente? Per gli abbonamenti venduti online occorre prevedere la ricarica sulla tessera mediante meccanismo di whitelist? Quali dispositivi periferici possono effettuare la ricarica (e.g.: totem, biglietterie, palmari)?

Il biglietto cartaceo viene validato dal terminale di ticketing a bordo dei veicoli. In assenza di terminali esso si intende comunque preconvalidato alla data/ora di partenza scelta dal cliente. Per gli abbonamenti venduti online la ricarica avviene tramite white list. Le ricariche da white list possono essere fatte su totem, biglietterie e palmari.

13. art. 9.8.3 (pg.18) - Testo capitolato: Vendita contratti di viaggio. Le funzionalità di vendita dei contratti di viaggio sono da intendersi come vendita e rinnovo/ricarica dei contratti su smartcard - Quesiti: Che tipo di smartcard c-less devono essere gestite? Come è prevista la gestione della sicurezza delle transazioni di lettura/scrittura delle smartcard?

Si richiede di gestire smart card ISO 14443 conformi allo standard CALIPSO.

14. "Nel Disciplinare di Gara, "Art. 6 - SUBAPPALTO", è richiesto che il concorrente debba indicare una terna di subappaltatori, come previsto all'art. 105 - comma 6 del D.lgs 50/2016. Nel suddetto articolo è altresì specificato che la terna di subappaltatori è obbligatoria qualora gli appalti di lavori, servizi o forniture siano di importo pari o superiore alle soglie di cui all'art. 35 del D.lgs 50/2016 e per i quali non sia necessaria una particolare specializzazione.

Si chiede quindi di confermare che le attività di seguito indicate rientrino nella condizione in cui sia necessaria una particolare specializzazione, dunque non è necessario presentare la terna di subappaltatori:

- Servizio di Teleassistenza
- Servizio di Telediagnostica
- Servizio di Pronto Intervento".

Si conferma.

15. Base d'asta e periodo di garanzia

Con riferimento al Modello G Offerta Economica, si chiede di chiarire se la quotazione del periodo di garanzia si riferisce ai 24 mesi facoltativi citati all'art. 6 punto 2 del Capitolato Speciale o ad un periodo ulteriore rispetto ai 78+24 (facoltativi) mesi oggetto dell'appalto.

Si riferisce ad un periodo ulteriore.

16. Installazione dispositivi

Si chiede di chiarire se i dispositivi oggetto dell'appalto: tracker, totem, postazione completa di emissione biglietti, si intendono posati in opera con attività a carico dell'aggiudicatario.

Si intendono posati in opera con attività a carico dell'aggiudicatario.

17. Popolamento dati del sistema

I dati relativi alla programmazione (grafo regionale, servizi schedulati, linee, corse, ecc.) del servizio di TPL si ritiene non essere oggetto dell'appalto. Si chiede di chiarire le modalità di messa in servizio del sistema consegnato.

Sarà fornito un tracciato standard.

CHIARIMENTI IV

- In riferimento all'articolo 9.2 in cui letteralmente si scrive: “interoperabilità delle tecnologie informatiche e telematiche adottate con i sistemi informatici di terra già presenti sul territorio” vorremmo sapere:
 - Cosa si intende per interoperabilità delle tecnologie informatiche?
Si intende l'interscambio di informazioni tra i servizi oggetto di gara per la realizzazione della piattaforma di tracking e ticketing; attraverso tale interscambio si dovrà garantire la propagazione dei dati in modo unificato su tutte le piattaforme previste dal Capitolato di gara (totem, pc desktop, portatili, palmari, smartphone);
 - quali sistemi informatici di terra già presenti sul territorio si fa riferimento?
Si fa riferimento ai sistemi informatici hardware di comune utilizzo (smartphone, portatili e pc desktop);
 - Sono sistemi pubblici o di proprietà delle singole aziende di trasporto su gomma presenti in Molise?
Possono essere sia sistemi pubblici che proprietari.
 - L'adeguamento ai suddetti sistemi informatici ci richiede di adottare determinate tecnologie per l'eventuale implementazione dei servizi software che intendiamo offrire?
La domanda non è posta in modo corretto.
- Nell'art. 2 al punto 2 si riporta: “Sono escluse dal presente appalto le forniture di hardware e/o dispositivi a qualsiasi titolo, con la sola eccezione di quanto necessario per il servizio data center remoto di archiviazione e aggregazione dati e di quanto di seguito elencato:
 - n. 2 palmari operatore ticketing;
 - n. 2 apparati di tracker (gps a bordo);
 - n. 1 totem;
 - n. 1 postazione completa di emissione biglietti per rivendite autorizzate.

Si chiede conferma che non sono da fornire la postazione client relativa al Sistema a terra: Azienda di Trasporto (punto 23 ART. 9.8.2) e la postazione client relativa al Sistema di Amministrazione Pubblica (punto 8 ART. 9.8.1)

Si conferma quanto dichiarato all'art. 2 punto 2 del Capitolato tecnico.

Relativamente al servizio di garanzia e assistenza (ART. 9.8.5 Servizi accessori) si chiede conferma del fatto che tale servizio è relativo a tutto il sw offerto e ai soli dispositivi hw richiesti come fornitura:

- n. 2 palmari operatore ticketing;
- n. 2 apparati di tracker (gps a bordo);
- n. 1 totem;
- n. 1 postazione completa di emissione biglietti per rivendite autorizzate.”

In quanto come dichiarato nell'art.2 del capitolato al punto 3 “I restanti dispositivi necessari per la piena funzionalità del sistema (palmare operatore ticketing, gps a bordo bus, totem, ecc...) non sono ancora nella disponibilità della Regione e saranno oggetto della fornitura nell'ambito di altra prossima procedura di gara.

Si conferma quanto dichiarato nell'art. 2, punto 3 del Capitolato tecnico.

Nell' art. 9.8.3 al punto 10 si dichiara "Il dispositivo deve possedere le necessarie certificazioni bancarie indispensabili all'attività EFT/POS pur nella coesistenza di applicazioni software relative alle attività di bigliettazione non di natura prettamente bancaria. A tal fine il terminale deve essere dotato di dispositivi hardware e software per la lettura/scrittura di smartcard contactless, per la lettura di carte a microchip a contatti e per la lettura di carte bancarie a banda magnetica". Si chiede conferma se si intende che il dispositivo di rivendita deve essere dotato di apparato dotato di certificazione bancaria (EFT/POS).

Si conferma quanto richiesto all'art. 9.8.3 – punto 10: il dispositivo di rivendita dovrà essere dotato di apparato in possesso delle necessarie certificazioni bancarie necessarie all'attività EFT/POS.

Nell' art. 9.8.4 al Punto 6 "Pagamento con maschere guidate del corrispettivo mediante carta di credito o credito Cellulare". In relazione ai requisiti espressi rileviamo che tuttora la normativa nazionale è in via di definizione. Esistono in Italia solo progetti pilota di pagamento telefonico ma nessuna esperienza consolidata e normata. A tale riguardo chiediamo una esplicitazione del perimetro funzionale e dei servizi da implementare. Se possibile vorremmo conoscere l'eventuale operatore telefonico col quale la stazione appaltante intende collaborare per individuare le modalità di integrazione dei servizi.

I servizi richiesti attengono al pagamento attraverso carta di credito (circuito Visa/Mastercard), ormai consolidato, ed alla predisposizione al pagamento telefonico, in via di sviluppo. La Stazione Appaltante, a riguardo, non ha alcuna collaborazione in atto con operatori telefonici.

In relazione all'architettura logica dei sottosistemi di: Amministrazione Pubblica, Aziende di Trasporto e Accesso Utente, si fa riferimento alle seguenti configurazioni riportate a pag 13 (ART. 9.8.1 Sistema a terra: Amministrazione Pubblica), pag 17 (ART. 9.8.2 Sistema a terra: Azienda di Trasporto) e pag 21 (ART. 9.8.4 Sistema a terra: Accesso Utente e acquisto titoli di viaggio) del capitolato:

- Application Server
- Database Server
- Server WEB

Si chiede se potrà essere utilizzata una configurazione Hardware condivisa ed una architettura logica (modulare) separata per ogni macro componente.

Il proponente è libero di fornire la configurazione hardware e l'architettura logica dei sottosistemi che ritiene più funzionale alla soluzione offerta.

Nell'articolo 9.1 del capitolato tecnico di appalto si legge "... adottando una multiplatforma per la gestione unificata del tracking e del ticketing per le aziende di trasporto passeggeri su gomma"; similmente a quanto richiesto nella domanda precedente vorremmo avere maggiori dettagli su cosa intendete per concetto di "multiplatforma".

La fruizione dei servizi dovrà essere garantita attraverso una molteplicità di dispositivi, quali: smartphone e tablet (Android, IOS), PC desktop, notebook, etc...

Relativamente alla predisposizione della demo interattiva richiesta nel Contenuto della busta "B", segnaliamo che le applicazioni relative ai canali TVM e Mobile sono dei Client residenti sul device dove operano, quindi non fruibili via Web. Proponiamo pertanto la dimostrazione presso i nostri

laboratori, dove sono disponibili sia le TVM che i device mobili. E' possibile?

La prevista demo dovrà essere consultabile dalla Commissione preposta alla valutazione delle offerte in modo "asettico". Potrà pertanto essere, a titolo esemplificativo e non esaustivo, pubblicata su piattaforme private e resa fruibile attraverso un link da riportare nel progetto tecnico. Per quanto attiene la presentazione video, in egual modo, potrà essere resa disponibile attraverso i maggiori canali di streaming video (Es. youtube) e fruibile attraverso un link da indicare nel progetto tecnico.

CHIARIMENTI V

1. Difficoltà di fare una offerta software perfettamente compatibile con un sistema hardware ancora da acquisire e di cui non sono note le caratteristiche tecniche.

Il capitolato di gara pone in capo all'offerente la definizione delle caratteristiche dell'hardware necessario per il pieno funzionamento del software offerto.

Tali caratteristiche costituiranno il riferimento per l'eventuale gara per la fornitura del hardware per la piena funzionalità del sistema.

2. Criticità per fare il collaudo della fornitura offerta in assenza di hardware.

Al fine di definire compiutamente le fasi di collaudo, l'offerente deve indicare e fornire le tipologie di hardware necessarie alle operazioni di collaudo (n. 2 palmari, n. 2 tracker, n. 1 totem e n. 1 postazione completa per l'emissione dei titoli di viaggio).

3. Difficile programmazione per le fasi successive di assistenza a distanza, call center, non avendo contezza dei tempi di messa disposizione dell'hardware e quindi dell'intera funzionalità del sistema.

L'assistenza richiesta in gara è riferita al sistema informativo oggetto della fornitura.