

CAPITOLATO TECNICO LOTTO 1

Introduzione

CONEROBUS ha realizzato un sistema di gestione della flotta che prevede l'utilizzo della tecnologia AVM (Automatic Vehicle Monitoring) sui propri veicoli destinati al Trasporto Pubblico Locale di superficie. Mediante tale sistema i veicoli vengono monitorati dalla Centrale Operativa di CONEROBUS attraverso un software applicativo in grado di elaborare anche le previsioni di arrivo dei bus in fermata. CONEROBUS ha già installato e reso operative circa 50 tra paline elettroniche di fermata TPL, pannelli elettronici LED, e monitor informativi (di seguito VMS – Variable Message Signs) nell'ambito della rete di trasporto pubblico di Ancona e Comuni limitrofi della stessa provincia.

La fornitura, comprensiva di installazione, di cui al presente Capitolato Tecnico ha l'intento di incrementare il parco di VMS operanti sul territorio. Le apparecchiature richieste nella fornitura contemplata nel presente Capitolato Tecnico dovranno essere:

1. nuove e costruite in conformità alle vigenti disposizioni in materia antinfortunistica, verificabile da idonea documentazione;
2. completamente adattabili, sia meccanicamente che funzionalmente con le paline già presenti sulla rete di trasporto per consentire la corretta installazione delle stesse da parte del personale dell'Aggiudicatario
3. conformi a quanto indicato nel presente Capitolato Tecnico e in tutta la documentazione tecnica, in termini di caratteristiche del prodotto. nelle diverse configurazioni hardware e software possibili;
4. corredate da documentazione tecnica e manuale d'uso;
5. dotate delle eventuali licenze d'uso dei prodotti necessari per il corretto funzionamento;

E' quindi richiesto l'interfacciamento con il sistema software di gestione della flotta di CONEROBUS dotata di Centrale Operativa che, mediante il continuo monitoraggio della localizzazione dei mezzi, è in grado di elaborare le previsioni di arrivo dei veicoli ad una data fermata. Ogni fermata è contraddistinta da un proprio codice identificativo. Tale codice può essere comune a più linee se queste condividono la medesima fermata.

Ogni VMS assumerà il codice identificativo relativo alla fermata in cui verrà installato. Al pari dei veicoli TPL, anche il VMS comunicherà in modo bidirezionale attraverso comunicazione mobile GPRS/UMTS/HSPDA con la Centrale Operativa alla quale richiederà le previsioni di arrivo da quest'ultima elaborate per quella data fermata. Una volta acquisite tali informazioni il VMS provvederà a visualizzarle secondo le regole di palinsesto definite.

Nel caso il VMS dovesse essere spostato sul territorio sarà necessaria una operazione di modifica del suo codice identificativo di fermata che potrà essere gestita semplicemente da CONEROBUS.

I VMS oggetto di fornitura dovranno inserirsi nell'architettura attuale come sinteticamente di seguito rappresentato:

- La rete mobile ed il relativo punto di accesso (APN) dovrà essere il medesimo per le paline di nuova fornitura e per quelle preesistenti.
- I VMS di cui al presente Capitolato Tecnico saranno dotati di un software locale (Front End), anch'esso oggetto di fornitura, che dovrà comunicare con il software centrale (Back End), anch'esso oggetto di fornitura, che a sua volta dovrà essere interfacciato con il sistema di Centrale Operativa CONEROBUS.

Il software di Front End installato sui VMS effettuerà la richiesta di acquisizione delle previsioni di arrivo dei bus alla fermata e del palinsesto al software di Back End che a sua volta provvederà ad effettuare analoga richiesta al sistema di Centrale Operativa. La gestione del palinsesto potrà avvenire a discrezione di CONEROBUS sia all'interno del software di Back End sia all'esterno tramite opportune interfacce di tipo Web Service.

Una volta acquisite tali informazioni il Back End le trasmetterà al Front End che provvederà a visualizzarle in relazione alle regole e tempistiche vigenti per il VMS ed ai formati definiti.

E' richiesta da parte dell'appaltatore una documentazione completa del protocollo di comunicazione bidirezionale tra il software di Front End e quello di Back End. In particolare i VMS potranno operare sia sotto il controllo diretto del Back End che del sistema di Centrale Operativa CONEROBUS.

Le operazioni minime che sarà possibile svolgere i VMS direttamente dal sistema della Centrale Operativa dovranno essere:

- Definizione delle pagine di palinsesto con relativo calendario e fasce orarie di validità;
- Invio di un messaggio da proiettare su di una pagina identificata nell'ambito del palinsesto, compreso il tempo previsto di permanenza della visualizzazione;
- Cancellazione di una pagina identificata nell'ambito del palinsesto;
- Abilitazione della visualizzazione delle pagine di previsione di arrivo bus alla fermata compreso il tempo di permanenza della visualizzazione;
- Disabilitazione della visualizzazione delle pagine di previsione di arrivo bus alla fermata;
- Riavvio dei VMS;
- Tipologia dei font e delle modalità di rappresentazione dei testi;
- Combinazione di testo scorrevole e testo fisso anche in alternanza di pagine, ovvero i testi fissi potranno alternarsi senza impattare sui testi scorrevoli.

Caratteristiche del software di Back End e Front End

Il software di Back End verrà ospitato presso la centrale operativa CONEROBUS sita in via Bocconi, 35, Ancona. E' richiesto l'accesso, da parte di CONEROBUS, al software di Back End tramite interfaccia fornita a cura dell'aggiudicatario. Il software (sia applicativo che operativo) e le relative licenze necessarie alla piena operatività del Back End e Front End, senza limiti di utilizzo, si intendono incluse nella fornitura e rimarranno di proprietà CONEROBUS.

A titolo esemplificativo e non esaustivo, al software di Back End e Front End sono richieste le seguenti caratteristiche tecniche e funzionali :

1. supporto di almeno 300 potenziali VMS senza che vengano manifestate anomalie funzionali o prestazionali;
2. il software di Back End e Front End dovrà essere realizzato mediante linguaggi standard (es. C, C++, Java, .NET);
3. gestione dell'accesso all'applicativo mediante utente / password
4. Presenza di automatismi, interfacce e procedure in grado di agevolare il mantenimento dei sistemi e del relativo software;
5. gestione dei profili di autorizzazione in relazione alla possibilità di utilizzare determinate funzioni in sola visualizzazione e/o modifica;
6. definizione di gruppi omogenei di paline alle quali applicare il medesimo palinsesto;
7. ampia possibilità di configurazione delle caratteristiche delle varie pagine e del palinsesto da rappresentare su ciascun VMS ed in particolare :
 - a. definizione della tipologia di pagine (Testuali, Testuali con disegni, Testuali con dati dinamici, pagine di previsione, sezioni fisse come ad esempio data, ora, intestazioni, ecc.);
 - b. sequenza di rappresentazione e dei tempi di persistenza in visualizzazione delle pagine;
 - c. definizione del calendario di visualizzazione delle pagine per la composizione automatica del palinsesto (per giorno, per tipologia di giorno, ora di inizio, ora di fine, per periodo di validità);
 - d. possibilità di rappresentare in simulazione effettiva, da postazione utente centrale, il palinsesto di una determinata palina comprese le previsioni di arrivo;
 - e. rappresentazione dello stato operativo delle paline (se raggiungibili o meno mediante comunicazione mobile) ed indicazione dell'ultimo contatto;
 - f. possibilità di inibire la sola presentazione delle previsioni di arrivo per determinate paline o gruppi di esse anche in relazione a giorni, tipologie di giorno, e fasce orarie.
8. possibilità di riavviare i VMS;
9. gestione del palinsesto anche attraverso software esterno mediante interfaccia Web Services;
10. gestione dell'aggiornamento remoto (via GPRS/UMTS/HSPDA) del software di Front End presente sui VMS;

11. rappresentazione dell'elenco delle paline e relativo stato di comunicazione, versione software e diagnostica (di seguito meglio specificata)
12. disponibilità della memorizzazione delle informazioni visualizzate giornalmente;

Il software di Back End acquisirà le previsioni di arrivo dei bus in fermata da distribuire alle VMS dai sistemi CONEROBUS con la tempistica dettata dal palinsesto di ciascuna palina.

Più in dettaglio il software di Back End dovrà essere in grado di:

- i. prelevare le previsioni di arrivo generate dal sistema CONEROBUS, che espone dei servizi WEB descritti via WDSL e/o Web Services e/o XML;
- ii. gestire la pubblicazione delle suddette previsioni;
- iii. gestire la pubblicazione di altre tipologie di messaggi informativi destinati ai clienti del TPL (sia con informazioni fisse che a scorrimento o con disegni grafici);
- iv. rendere disponibile un web service per la gestione dei messaggi di diagnostica e degli allarmi generati dalle paline oggetto di fornitura (per una loro eventuale integrazione nell'ambito dei sistemi di CONEROBUS);

Al software di Front End sarà demandato il controllo del palinsesto attraverso la gestione della sequenza delle pagine da visualizzare e la relativa tempistica di presentazione nonché la sincronizzazione della data/ora .

Il Front End dovrà comunicare con il Back End attraverso il protocollo GPRS/UMTS/HSPDA (SIM card a carico di CONEROBUS) acquisendo tutte le informazioni relative ai contenuti ed alle modalità di rappresentazione del palinsesto e fornendo tutti i dati di diagnostica e di statistica in merito alla operatività. Il software del VMS dovrà inoltre essere dotato di meccanismi di auto-inizializzazione a fronte di inaspettati blocchi operativi.

Caratteristiche delle paline elettroniche di fermata con display e-ink

Le VMS dovranno essere realizzate da una struttura composta da un corpo contenitore, idonei sistemi di fissaggio al palo, e un pannello informativo con all'interno un display e-ink e relativa componentistica elettronica di governo e controllo.

Le paline dovranno essere di facile installazione:

- innesto sui pali di sostegno esistenti, non deve essere necessario sostituire l'attuale palo;
- assenza cavi o allacci elettrici;
- possibilità di installazione nella modalità "testa-palo" ovvero alla sommità del palo esistente o nella modalità "a bandiera". Queste specifiche saranno definite in fase di progetto operativo.

Ciascuna palina elettronica sarà identificata da un codice univoco di fermata che dovrà essere riportato sul corpo della stessa unitamente alla descrizione della fermata ed ai loghi che verranno definiti da CONEROBUS.

Di seguito si esprimono i requisiti minimi che gli apparati dovranno soddisfare :

1. Grado di protezione IP65
2. Alimentazione elettrica ad energia solare o a batteria (nel caso della sola presenza delle batterie, queste dovranno garantire il loro funzionamento per almeno 36 mesi prima della sostituzione degli accumulatori)
3. Possibilità di personalizzazione grafica del dispositivo con i colori ed i loghi aziendali
4. La verniciatura deve disporre di caratteristiche che ne consentano la sovra verniciatura onde permettere anche una manutenzione in opera, nonché una forte resistenza agli agenti atmosferici ed una spiccata stabilità dei pigmenti alla luce del sole
5. Schermo di protezione del pannello video:
 - antiriflesso
 - resistenza ai raggi ultravioletti
6. Peso massimo del corpo contenitore comprensivo dei sostegni, e degli apparati elettronici richiesti 25 Kg.
7. Conformità CE
8. Ambito di utilizzo esterno, in campo aperto ed in condizioni meteorologiche avverse
9. Materiale del corpo contenitore fusione di alluminio
10. Facilitata di accesso per la manutenzione ed eventuale sostituzione batterie
11. Il pannello informativo dovrà essere realizzato in modo da evitare la formazione di condensa all'interno del corpo contenitore
12. Le VMS dovranno essere realizzate in modo da conservare piena funzionalità ed aspetto in conseguenza di aggressioni o vandalismi. Le tipologie di vandalismo più frequenti risultano essere tentativi di rottura dello schermo, imbrattamento delle superfici (con colla, pittura, liquido, incisioni), introduzione di corpi estranei, introduzione di liquidi nelle aperture, effrazione. Per resistere a questi differenti tipi di attacchi, l'insieme della palina/monitor elettronici deve disporre delle seguenti caratteristiche :
 - Resistenza alla scalfittura per i pannelli antiriflesso ed i materiali trasparenti che devono essere di tipo infrangibile;

- Le superfici esterne devono essere trattate in modo che, in caso di scalfittura, possano essere ripristinate;
- Le superfici esterne devono essere trattate in modo che tutti gli imbrattamenti possano essere rimossi in modo da consentire il ripristino dell'aspetto iniziale;

13. Richiesto grado di protezione IK9

14. il display dovrà essere di tipo EPD (e-paper Display) ad alta visibilità diurna e notturna con le seguenti caratteristiche:

- dimensioni di almeno 13" in bianco e nero
- risoluzione almeno di 1600x2000
- illuminazione a led frontale
- bifacciale
- temperatura di funzionamento: -10°C +70°C
- umidità: 10-100%
- MTBF garantito di almeno 80.000 ore

15. Modalità visualizzazione Configurabile: testi fissi, alternati a scorrimento, lampeggianti, negativi.

16. La dimensione del font utilizzato per il testo da rappresentare sul pannello video sarà completamente personalizzabile.

17. L'ora verrà gestita dall'orologio locale della palina che si sincronizzerà automaticamente con l'ora del Back End ad ogni scambio di messaggio.

18. Comunicazione Long range con caratteristiche minime GSM/GPRS/UMTS/HSPA+

Documentazione

A seguito della stipula del contratto l'Impresa è tenuta a presentare la Specifica Tecnica di Dettaglio ed il Progetto Costruttivo che comprenderanno, tra l'altro:

- Disegni costruttivi tecnici e meccanici.
- Documentazione sul protocollo di comunicazione;
- Descrizione delle funzionalità applicative;
- Documentazione sulla diagnostica;
- Definizione di dettaglio dei requisiti funzionali del software.
- Indicazione specifica delle versioni di riferimento per quanto concerne il software / firmware utilizzato nonché le configurazioni o le parametrizzazioni da applicare;

- Documentazione su eventuali necessità di manutenzione preventiva;
- Documentazione delle procedure sistemistiche necessarie al mantenimento della fornitura.