

DISCIPLINARE TECNICO

Fornitura in opera di sistema controllo accessi
in zona ZTC del sedime aeroportuale

AMBITO DELL'INTERVENTO

Oggetto del presente capitolato è la fornitura in opera di un sistema di ripresa, omologato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti secondo il D.P.R. 250/99, con lo scopo di identificare tutti i veicoli che transitano attraverso un "varco".

I componenti (hardware e software) da fornire sono di seguito elencati:

- Unità di ripresa, di tipo omologato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, da installarsi ai varchi di controllo automatico degli accessi ed avranno lo scopo di identificare i veicoli in transito attraverso le corsie di accesso (di ingresso e di uscita);
- Impianto di orologi sincronizzati per l'informazione al pubblico del tempo di sistema;
- Cassette di alimentazione su palo costituite da un box in resina nel quale saranno installati interruttori di protezione, alimentatori per le unità di ripresa e per gli apparati attivi, uno switch e un convertitore di segnale rame/fibra.
- Licenze software, da installare su hardware virtuale di proprietà di SAC SpA, per gestire opportunamente i transiti generati dai varchi ed interfacciarsi con altri sistemi della mobilità;

ONERI A CARICO DELLA DITTA FORNITRICE

La Ditta fornitrice, nella predisposizione dell'offerta, dovrà considerare l'onere di verifica per:

- L'esecuzione delle opere civili nonché la fornitura e posa di pali e/o altre strutture necessarie alla installazione degli apparati previsti in fornitura;
- La corretta ubicazione dei pali e/o portali dei affinché risulti compatibile con i limiti di utilizzazione dei propri componenti in fornitura
- La corretta esecuzione delle installazioni dei pali e/o portali e delle infrastrutture in campo per il corretto utilizzo dei propri componenti in fornitura;
- I tesserini e/o corsi aeroportuali
- La fornitura delle linee elettriche e dati nel punto di posa degli armadi.

IMPORTO DELLA FORNITURA

L'importo della fornitura in opera è pari ad euro €. 290.000,00 soggetto a ribasso oltre oneri per la sicurezza pari ad € 10.000,00 non soggetti a ribasso, escluso IVA, come di seguito specificato:

Fornitura Apparati	€ 210.000,00
Opere edili connesse (compreso assistenza all'installazione), cavidotti etc.	€ 60.000,00
Oneri di Sicurezza	€ 10.000,00
Spese Generali – Utile di impresa	€ 20.000,00

L'intervento di fornitura in opera prevede che il fornitore presenti l'offerta specificando l'importo complessivo di offerta riferiti a:

- 1) I componenti da installare in ogni varco

- 2) la fornitura delle linee elettriche e dati
- 3) Software e Licenza software di gestione del sistema e programmazione per almeno 15 client.
- 4) Configurazione, attivazione e messa in servizio con assistenza all'avviamento
- 5) Corso di formazione

GARANZIE E MANUTENZIONE

Tutto il materiale fornito dovrà corrispondere in ogni sua parte a quanto prescritto nel presente documento e dovrà essere esente da difetti palesi od occulti. La manutenzione in garanzia prevista che l'Appaltatore dovrà fornire deve corrispondere ad un periodo di 12 mesi con decorrenza dalla data del verbale di collaudo.

Nel periodo di garanzia l'Appaltatore dovrà, a propria cura e spese sostituire qualsivoglia elemento dovesse risultare non funzionante o dovesse evidenziare vizi e /o difetti.

NORMATIVE DI RIFERIMENTO

Le apparecchiature degli apparati di rilevazione targhe per il controllo e la gestione della ZTC in oggetto devono rispondere alle prescrizioni delle normative di Legge vigenti così come più avanti descritte.

In generale, e preliminarmente, devono essere ottemperate le prescrizioni dell'elenco seguente (a titolo esemplificativo e non esaustivo):

- "Nuovo Codice della Strada" (D.Lgs. 285/1992) s.m.i. per le prescrizioni sulla segnaletica stradale verticale;
- "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada" (DPR 495/1992) s.m.i.;
- Legge n.33/2012 "Norme in materia di circolazione stradale nelle aree aeroportuali";
- DPR 22 giugno 1999, n° 250 – Regolamento recante norme per l'autorizzazione alla installazione e all'esercizio di impianti per la rilevazione degli accessi di veicoli ai centri storici e alle zone a traffico limitato.
- Decreto Presidente Repubblica 5 ottobre 2010 n° 207 – Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n° 163, recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE";
- Decreto Legislativo 2 gennaio 1997 n° 10 – Attuazione delle direttive 93/68/CEE, 93/95/CEE e 96/58/CE relative ai dispositivi di protezione individuale;
- D.M. 22.01.2008 n° 37 – "Regolamento concernente l'attuazione dell'articolo 11- quaterdecies, comma 13, lettera a) della legge n° 248 del 2 dicembre 2005, recante riordino delle disposizioni in materia di attività di installazione degli impianti all'interno degli edifici";
- Impianti elettrici – Specifiche tecniche emanate dai seguenti organismi nazionali e internazionali: UNI (Ente Nazionale di Unificazione), CEI (Comitato Elettrotecnico Italiano), CEN (Comitato Europeo di Normalizzazione), CENELEC (Comitato Europeo per la Standardizzazione Elettrotecnica), IEC (Commissione Internazionale Elettrotecnica), ISO (Organizzazione Internazionale per la Standardizzazione);
- Norma It. CEI 64-8/1 – Class. CEI 64-8/1 – Impianti elettrici utilizzatori a tensione nominale non superiore a 1000 V in corrente alternata e a 1500 V in corrente continua. Parte 1: Oggetto, scopo e principi fondamentali;
- Norma It. CEI 64-8/2 – Class. CEI 64-8/2 – Impianti elettrici utilizzatori a tensione nominale non superiore a 1000 V in corrente alternata e a 1500 V in corrente continua. Parte 2: Definizioni;
- Norma It. CEI 64-8/3 – Class. CEI 64-8/3 – Italiano impianti elettrici utilizzatori a tensione nominale non superiore a 1000 V in corrente alternata e a 1500 V in corrente continua. Parte 3: Caratteristiche generali;

- Norma It. CEI 64-8/4 – Class. CEI 64-8/4 – Impianti elettrici utilizzatori a tensione nominale non superiore a 1000 V in corrente alternata e a 1500 V in corrente continua. Parte 4: Prescrizioni per la sicurezza;
- Norma It. CEI 64-8/5 – Class. CEI 64-8/5 – Impianti elettrici utilizzatori a tensione nominale non superiore a 1000 V in corrente alternata e a 1500 V in corrente continua. Parte 5: Scelta ed installazione dei componenti elettrici;
- Norma It. CEI 64-8/6 – Class. CEI 64-8/6 – Impianti elettrici utilizzatori a tensione nominale non superiore a 1000 V in corrente alternata e a 1500 V in corrente continua. Parte 6: Verifiche;
- Norma It. CEI 64-8/7 – Class. CEI 64-8/7 – Impianti elettrici utilizzatori a tensione nominale non superiore a 1000 V in corrente alternata e a 1500 V in corrente continua. Parte 7: Ambienti ed applicazioni particolari;

SPECIFICHE TECNICHE

Nel presente capitolo è presente la descrizione tecnica del varco di controllo automatico degli accessi omologato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti secondo il D.P.R. 250/1999, con lo scopo di identificare i veicoli in transito.

Dal punto di vista architettuale, ciascun varco offerto è costituito da un unico sistema di ripresa composto da:

- telecamera OCR di lettura targhe
- telecamera di contesto per la documentazione dell'infrazione
- illuminatore all'infrarosso
- Infrastruttura di sostegno
- armadietto periferico

Il processo di acquisizione ed elaborazione delle immagini dovrà essere in grado di funzionare in modalità "FreeRun", ovvero senza alcun trigger esterno, prodotto da dispositivi come ad esempio laser camera, spire induttive, per il rilevamento del passaggio dei veicoli.

Il sistema di controllo automatico degli accessi non dovrà interferire in alcun modo con il regolare flusso del traffico. Caratteristica peculiare dovrà essere l'assenza di ostacoli che possano rallentare o bloccare il transito degli autoveicoli; in tal modo tutte le funzioni di rilevamento dovranno avvenire nelle condizioni di flusso libero.

Il sistema di ripresa, dovrà essere in grado di operare in qualsiasi condizione atmosferica e di illuminazione, è dovrà essere contenuto in una custodia per esterni con grado di protezione IP66 installato ad un'altezza tra i 3 ed i 7 metri e comunque idonea per riprendere correttamente ed in modo leggibile la targa dei veicoli in transito e renderlo sicuro contro gli atti di vandalismo.

All'interno del armadietto periferico posto nelle immediate vicinanze del sistema di ripresa, dovrà essere installata la distribuzione/protezione elettrica e l'interfaccia alla network di comunicazione.

Al passaggio del veicolo in corrispondenza del varco, il sistema di ripresa ne individuerà il transito e ne acquisirà l'immagine posteriore attraverso la telecamera OCR di lettura targhe. Una volta acquisita l'immagine del transito del veicolo e riconosciuti i caratteri componenti la targa tramite il software OCR, verranno effettuati i controlli per determinare se il veicolo è autorizzato, o meno, al transito. La targa verrà confrontata con il database contenente la lista bianca dei veicoli autorizzati al transito; tutti gli altri veicoli

appartengono ai cosiddetti veicoli non autorizzati. Al termine dei controlli, le informazioni raccolte saranno utilizzate per aggiornare le statistiche locali sugli accessi attraverso il varco. I dati relativi agli accessi autorizzati (lista bianca) saranno eliminati; nel caso di veicolo non autorizzato le informazioni dovranno invece mantenere nel sistema di ripresa per poi essere inviate, attraverso la network, al Centro di Controllo ad intervalli di tempo prestabiliti.

La telecamera di contesto, riprendendo l'area del varco, dovrà fornire un'immagine a colori del transito dei veicoli e permettendo di arricchire di particolari la lettura della telecamera OCR.

La presenza dell'illuminatore all'infrarosso dovrà garantire ottime immagini anche in presenza di condizioni scarsa illuminazione.

Dalla fotografia a colori si dovranno individuare: colore del veicolo, caratteristiche del veicolo, ecc.

Caratteristiche Tecniche Dei Componenti Di Varco

Il varco periferico di controllo accessi dovrà essere costituito dai seguenti elementi, descritti dettagliatamente nel seguito:

- sistema di ripresa: contenitore in alluminio con grado di protezione IP66 con integrati al suo interno:
 1. telecamera digitale di ripresa immagini OCR (telecamera OCR)
 2. telecamera digitale di ripresa del contesto (telecamera di contesto)
 3. sistema di illuminazione ad infrarosso
 4. unità di elaborazione
 5. software di riconoscimento delle targhe (OCR)
- armadietto periferico e infrastruttura di sostegno

Sistema di ripresa

Il sistema di ripresa sarà il cuore del sistema periferico; sarà infatti in grado di rilevare il passaggio dei veicoli, acquisire le immagini e riconoscere automaticamente le targhe.

Il sistema dovrà funzionare sia utilizzando un sistema esterno di rilevamento dei transiti che in modalità FreeRun.

Il software di gestione del sistema dovrà essere lo stesso in entrambe le modalità di funzionamento (il passaggio da una modalità all'altra dovrà avvenire tramite la configurazione di un parametro all'interno del software).

La telecamera OCR dovrà permettere di riprendere la targa del veicolo, dovrà essere una telecamera in bianco e nero con filtro IR (850 nm), dotata di elevata sensibilità e ottimo rapporto segnale/rumore del sensore alle lunghezze d'onda IR. Dovrà acquisire immagini alla risoluzione minima di 1296 x 964 pixel a 30 fps. e dovrà inviarle direttamente all'unità di elaborazione, attraverso un bus ad alta velocità.

Potrà essere connessa ad un sistema di trigger esterno o funzionare autonomamente acquisendo immagini alla frequenza desiderata impostata via software dall'unità di elaborazione.

La telecamera di contesto dovrà essere una telecamera digitale a colori ad elevata risoluzione (minimo 1296 x 964) che dovrà consentire l'acquisizione di un'immagine del contesto del passaggio del veicolo, allo scopo di documentare il transito in maniera esaustiva ed inequivocabile. In quanto parte integrale e non un "ADD-ON", la telecamera dovrà essere a tutti gli effetti omologata dal Ministero dei Trasporti.

La telecamera dovrà comunicare direttamente con l'unità di elaborazione garantendo così l'esatta acquisizione dell'immagine di contesto di ogni transito.

Il sistema di illuminazione ad infrarosso sarà necessario per garantire la corretta acquisizione delle immagini di targa in tutte le condizioni ambientali. Gli illuminatori dovranno funzionare ad una lunghezza d'onda invisibile all'occhio umano e dovranno sfruttare la proprietà di riflettività della targa creando un contrasto tra i caratteri e lo sfondo della targa, favorendo così il riconoscimento OCR. Il modulo Illuminatori Dovrà essere composto da almeno sei blocchi contenenti 81 Led, montati affiancati l'uno all'altro al fine di ottimizzarne l'orientamento e ridurre la manutenzione. La lunghezza d'onda della luce emessa dai LED dovrà di 850 nm. I valori di emissione dei LE dovranno rispettare la normativa EN 60825-1:1994 + A1:2002 +A2:2001

L'unità di elaborazione dovranno svolgere le seguenti funzioni:

- Supervisione di tutti i moduli
- Analisi delle immagini
- Riconoscimento dei transiti e delle targhe
- Codifica dei files contenenti tutte le informazioni dei transiti
- Crittografia dei dati
- Comunicazioni con il sistema di gestione
- Buffer dei Transiti

L'unità di elaborazione dovrà avere un processore di almeno 1,8Ghz di clock in grado di svolgere praticamente in Real Time tutte le operazioni.

Armadietto periferico e infrastruttura di sostegno



L'armadio periferico dovrà essere posizionato sul palo di sostegno dell'apparato di varco.

L'armadietto dovrà essere in poliestere rinforzato con fibre di vetro, di ridotte dimensioni [mm] 500(H)x400(L)x200(P).

Al suo interno sono presenti:

- Quadro alimentazioni (protezioni sovratensioni, alimentazioni, ecc.);
- Gestione comunicazioni ;
- Apparato di continuità (UPS), in grado di garantire la continuità operativa del varco anche in caso di interruzione o di disturbi della tensione di alimentazione.

L'infrastruttura di sostegno è rappresentato da un palo rastremato in acciaio di circa 5 metri di altezza fuori terra, realizzato con elementi tubolari cilindrici di diametro decrescente verso la parte alta, opportunamente raccordati e saldati in sequenza.

Orologio di varco



Dovrà essere fornito un orologio luminoso a led monocromatici gialli ad elevata luminosità con altezza caratteri almeno di 160 mm, visualizzazione ore e minuti, sincronizzazione NTP, interfaccia Ethernet 10/100 ed alimentazione 230Vac 50Hz

Caratteristiche di Installazione

I componenti in campo dovranno essere installati ad altezze e distanze tali da garantirne la corretta funzionalità in linea generale dovranno rispettare quanto segue:

- Altezza di installazione dell'unità di ripresa compresa tra 3 e 6,5 metri
- Disassamento massimo rispetto al centro della corsia 4,5 metri
- Distanza dal punto di lettura targa tra 7,5 e 11,5 metri (a terra)
- Assenza di code in prossimità dell'area di lettura targhe e di ostruzione ottica tra unità di ripresa e area di ripresa targa
- Struttura idonea a supportare le unità di ripresa (circa 7 Kg a unità) e l'armadio di gestione (circa 10-15Kg).

SOFTWARE DI GESTIONE

Nel seguito si descrivono le funzionalità che dovrò avere l'applicativo dedicato alla gestione del Sistema di Rilevamento Targhe.

Le funzionalità principali che il software dovrà mettere a disposizione degli operatori del Posto Centrale di Controllo possono essere così sintetizzate:

- acquisizione dei dati e delle immagini dalle postazioni periferiche
- gestione dei profili operatore
- gestione delle categorie di utenti autorizzate
- gestione dei permessi di accesso
- gestione delle liste di autorizzazione al transito nella ZTC
- configurazione delle postazioni periferiche
- gestione degli aggregati di varchi
- gestione dei periodi di attivazione/disattivazione dei varchi
- visualizzazione dei transiti
- analisi dei transiti
- export dei dati
- generazione delle statistiche

Tutte le funzionalità dovranno essere accessibili dall'operatore attraverso pagine web e dovranno essere richiamate mediante un comune browser commerciale.

Le funzionalità a cui un operatore può accedere sono definite dal livello a cui lo stesso appartiene; tramite un sistema di gestione dei privilegi dovrà essere possibile fornire ad ogni operatore, opportunamente riconosciuto mediante "login" e "password", un menù che racchiude tutte le operazioni che egli può svolgere.

È compito dell'Amministratore del Sistema assegnare le funzionalità ai diversi operatori e creare i ruoli; l'Amministratore stesso ha accesso a tutte le funzionalità.

Ogni operatore che vorrà accedere al sistema dovrà essere autenticato mediante il proprio account personale, che definisce il livello di appartenenza e pertanto le funzionalità che egli stesso potrà utilizzare.

Esempi di livelli dovranno essere l'Amministratore, il Visualizzatore ZTC, il Verbalizzatore ZTC.

Gestione delle di autorizzazione

Il sistema di controllo degli accessi alla ZTC si dovrà basare sull'utilizzo e sulla gestione di diverse "liste di autorizzazione" con caratteristiche dinamiche, che possono essere aggiornate continuamente.

Tali liste di autorizzazione dovranno contenere l'elenco delle targhe appartenenti ai veicoli abilitati all'accesso alla ZTC (Liste Bianche), ad ognuna delle quali sono associate almeno le seguenti informazioni:

- la validità dell'autorizzazione (data e ora di scadenza autorizzazione)
- la categoria di appartenenza.

Le liste dovranno risiedere sul Server Centrale il quale provvederà ad inviare ai varchi periferici le liste stesse sulla base di frequenze opportunamente selezionabili o ad orari prefissati.

L'inserimento delle autorizzazioni potrà essere effettuato per categorie di utenti. Questa gestione dei permessi di accesso assicurerà flessibilità al sistema, permettendo l'adozione di differenti politiche di controllo.

Il principio che regola le autorizzazioni dovrà pertanto essere il seguente:

- i transiti la cui targa sia associata ad una categoria autorizzata saranno a loro volta autorizzati;
- i transiti la cui targa sia associata ad una categoria non autorizzata o non sia associata ad alcuna categoria, saranno ritenuti sospetti.

Import dei permessi da sistemi esterni

Il software dovrà essere strutturato in maniera tale da permettere l'importazione dei permessi di accesso da sistemi informatici esterni. In tali casi, il sistema dovrà essere completamente interfacciabile con tutte le applicazioni. In particolare, l'import dei permessi, siano essi già rilasciati dal Committente o comunque presenti su altri sistemi informatici, potrà avvenire tramite uno scambio di file tra gli applicativi software, in modo automatico e senza intervento da parte dell'operatore.

Il tracciato del record da processare potrà essere costituito dai seguenti campi:

- codice del permesso
- data inserimento del record
- targa autorizzata
- trasponder autorizzato (se applicabile)
- inizio validità permesso
- fine validità permesso

- codice riferimento varco o aggregato di varco
- codice operatore che ha effettuato l'inserimento

Configurazione e gestione dei varchi e degli aggregati di varchi

Dal Posto Centrale di Controllo dovrà essere possibile configurare le postazioni periferiche di controllo degli accessi.

Accedendo alla pagina di gestione dei varchi si dovranno consentire lo svolgimento di tutte le operazioni ad essi relative:

- inserimento di un nuovo varco,
- modifica dei dati di un varco esistente,
- eliminazione di un varco,
- comandi di invio della Time Table (informazioni relative all'attivazione del varco, alle categorie autorizzate, ai giorni festivi,...) e della Lista Bianca.

Attivazione ed autorizzazione dei varchi

Il funzionamento dei varchi periferici dovrà essere soggetto ad una specifica attivazione che consente o meno l'acquisizione dei transiti. L'attivazione dei varchi dovrà essere effettuata dagli operatori del Posto Centrale di Controllo mediante la definizione della Time Table del varco, ossia della configurazione che regola le fasce di rilevamento dei transiti di ciascun varco. Per definire la Time Table di varco il sistema dovrà mettere a disposizione degli operatori interfacce relative ai periodi di attivazione che consentono la definizione di intervalli temporali più o meno ampi. Ad esempio, dovrà essere possibile definire un Periodo Estivo ed un Periodo Invernale e stabilire così un funzionamento stagionale dei varchi.

Come già indicato, alla base del funzionamento del sistema dovrà essere presente la definizione dei Periodi, vale a dire degli intervalli temporali di attivazione dei varchi e di autorizzazione delle categorie.

Il software dovrà permettere di dividere ogni giorno della settimana in almeno 48 intervalli temporali della durata almeno di 30 minuti ciascuno.

Gestione dei transiti ZTC

A livello periferico il sistema dovrà effettuare il confronto tra le targhe dei veicoli autorizzati al transito residenti nell'unità locale e quelle dei veicoli che attraversano il varco.

A livello centrale, il software dovrà permettere agli operatori:

- l'accesso ai dati archiviati nel sistema in modalità di sola lettura – Fase di Visualizzazione
- l'analisi dei transiti – Fase di verifica lettura o inserimento targhe - con conseguente assegnazione di un numero di Accertamento di Infrazione – Fase di Verbalizzazione.

Visualizzazione dei transiti

La ricerca e visualizzazione dei transiti dovrà essere possibile effettuarla mediante una selezione temporale data-ora e scegliendo il varco o l'aggregato di varco. Specificando un opportuno codice "ADI" (Accertamento Di Infrazione), dovrà essere possibile accedere alle immagini e ai dati del transito sanzionato.

Tramite opportuno menù si dovrà poter selezionare:

- Varco/aggregato: tutti i varchi, un solo varco o un aggregato di varchi;
- Data e ora iniziale: data e ora iniziale della fascia oraria di selezione;
- Data e ora finale: data e ora finale della fascia oraria di selezione;
- Grado di riconoscimento: numero di caratteri della targa letti, si può selezionare targa completamente letta, parzialmente letta o non letto nessun carattere;
- Tabella: è possibile scegliere la tabella in cui ricercare i transiti, la scelta possibile è tra tabella transiti, tabella transiti spostati oppure tabella transiti verbalizzati;
- Targa: campo in cui inserire tutti o alcuni caratteri della targa da ricercare;
- Transponder (se presente): campo in cui inserire tutte o alcune cifre del transponder da ricercare;
- Numero ADI: campo in cui inserire il numero di Accertamento di Infrazione da ricercare.

Analisi dei transiti: verifica lettura e verbalizzazione

L'attività di verifica e validazione delle targhe dovrà consistere nel controllo della corrispondenza tra la targa dell'immagine, visibile sulla foto, e la targa letta automaticamente dal sistema o nell'eventuale integrazione di caratteri mancanti.

Prima di procedere con l'analisi dei transiti dovrà essere necessario assegnare al gruppo di operatori i transiti da elaborare: i transiti, infatti, dovranno essere consultabili e non modificabili finché un operatore abilitato non li assegna. L'assegnazione dei transiti da analizzare dovrà rendere disponibile all'operatore le seguenti informazioni:

- Transiti rilevati: numero totale transiti rilevati dal sistema;
- Transiti assegnati: totale transiti assegnati ad uno o più gruppi di operatori;
- Transiti da assegnare: totale transiti da assegnare e quindi non modificabili;
- Transiti spostati: totale transiti spostati dagli operatori durante l'analisi;
- Transiti verbalizzati: totale transiti di cui sono stati emessi i verbali.

Il riepilogo operazioni di assegnazione permette di vedere i seguenti dati:

- Data assegnazione: data in cui avviene l'assegnazione dei transiti al Gruppo di Operatori;
- Varco: descrizione del varco di cui è stata fatta l'assegnazione;
- Inizio: data di inizio della selezione;
- Fine: data di fine della selezione;
- Gruppo: gruppo di operatori, definito in fase di configurazione, a cui vengono assegnati i transiti;

- Transiti: totale transiti che possono essere analizzati;
- Spostati: totale transiti spostati in fase di analisi;
- Stampa: è un collegamento ipertestuale che permette di stampare un report che riepiloga i totali parziali suddivisi per ora;
- Annulla: cancella l'assegnazione dei transiti.

L'operatore abilitato potrà quindi effettuare la selezione dei transiti da analizzare accendendo anche alla pagina di riepilogo delle informazioni statistiche relative alla sua attività dove potrà conoscere:

- il numero di transiti a lui assegnati e disponibili per essere analizzati,
- l'ultimo verbale assegnato da egli stesso in fase di verbalizzazione.

Durante tale attività l'operatore dovrà essere in grado di inserire in appositi campi dell'interfaccia la marca, il tipo e il colore (ove disponibile) del veicolo rilevato per il dato transito, completando in tal modo tutte le informazioni inerenti la violazione.

Gestione dei registri

Una volta analizzati tutti i transiti, l'operatore potrà procedere alla verbalizzazione di quelli che sono risultati da sanzionare. Dopo ogni verbalizzazione, che potrà avvenire contemporaneamente ad altre, il sistema dovrà garantire il salvataggio del registro appena generato, producendo un file con estensione "pdf" cumulativo (registro ADI) che dovrà contenere tutti i dati relativi al transito e tutte le informazioni sull'omologazione del sistema che ha rilevato l'infrazione, oltre ai riferimenti dell'eventuale ordinanza di riferimento.

Tutti i registri creati dovranno essere archiviati su disco e potranno essere ristampati in qualsiasi momento.

Il Registro ADI archiviato dovrà essere costituito da un frontespizio e da una serie di pagine riportanti le informazioni dei verbali del registro. Il registro ADI potrà essere generato esclusivamente dall'operatore che ha verbalizzato i transiti a cui lo stesso si riferisce.

A titolo esemplificativo e non esaustivo, sul frontespizio del registro dovranno essere riportate le seguenti informazioni:

- logo del Gestore;
- intestazione dell'Ufficio di riferimento;
- Titolo Registro ADI;
- riferimenti di legge ed omologazione sistema;
- numero di pagine di cui è costituito il registro;
- numero di verbali riportati nel registro;
- descrizione del varco a cui si riferiscono i verbali;
- fascia temporale (Data e Ora) a cui si riferiscono i verbali;
- cognome e nome dell'operatore che ha verbalizzato i transiti.

Export dei dati relativi alle targhe

Il software dovrà mettere a disposizione dell'operatore una serie di funzionalità per la gestione dei dati, e in particolare per l'esportazione automatica delle targhe verso altri sistemi informatici. Il sistema dovrà consentire l'esportazione dei dati relativi ai transiti verbalizzati a cui sono associati gli accertamenti di infrazione verso i sistemi che gestiscono la procedura sanzionatoria. L'esportazione di tali dati precede il successivo processo di emissione delle sanzioni da parte delle Autorità competenti. L'applicazione dovrà essere di estrema facilità d'interfacciamento con qualsiasi software di emissione delle sanzioni utilizzati dai diversi enti preposti alla sanzione (es. Comandi della Polizia Municipale). Tutti i dati (immagine e relative informazioni) relativi ai veicoli riscontrati in infrazione, e quindi risultati da sanzionare, dovranno essere memorizzati in un'apposita directory, esportabile al sistema informatico di emissione delle sanzioni in uso presso la Polizia Municipale. Il trasferimento dei dati verso le macchine ospitanti l'applicazione software di emissione delle sanzioni potrà avvenire con modalità differenti: export tramite FTP, trasferimento in rete locale, export su supporto magnetico - ottico.

Allegati

- Stralcio Planimetrico
- Elenco Varchi

Luglio 2020

Resp. Sistemi Informatici

Ing. Antonio Palumbo

Stralcio Planimetrico



Elenco Varchi

Telecamera	Varco	Tipo Varco	Direzione \ Ubicazione
1	IN_1	ingresso	ingresso ZTC da Via Fontana Rossa - corsia arrivi
2	IN_2	ingresso	ingresso ZTC da Via Fontana Rossa - corsia partenze
3	IN_3	ingresso	ingresso ZTC da area carico/scarico
4	IN_4	ingresso	ingresso ZTC - uscita parcheggio P3
5	IN_5	ingresso	ingresso ZTC - uscita parcheggio P5 BUS
6	IN_6	ingresso	ingresso ZTC da Via Santa Maria Goretti
7	IN_7	ingresso	ingresso ZTC - uscita parcheggio P4
8	OUT_1	uscita	uscita ZTC verso area carico/scarico
9	OUT_2	uscita	uscita ZTC - ingresso parcheggio P2
10	OUT_3	uscita	uscita ZTC - ingresso parcheggio P3
11	OUT_4	uscita	uscita ZTC - ingresso parcheggio P5 BUS
12	OUT_5	uscita	uscita ZTC verso Via Santa Maria Goretti (lato est)
13	OUT_6	uscita	uscita ZTC - ingresso parcheggio MULTIPIANO
14	OUT_7	uscita	uscita ZTC - ingresso parcheggio P4
15	OUT_8	uscita	uscita ZTC da viabilità partenze