

**SITAF SPA**  
**PROGETTO RINNOVO PEDAGGIO TUNNEL DEL FRÉJUS**  
**CAPITOLATO TECNICO**

**Sommario**

1	Presentazione .....	2
1.1	Presentazione del Traforo del Fréjus.....	2
1.2	Descrizione generale del pedaggio del traforo autostradale del Fréjus.....	2
1.3	Sintesi della configurazione del sistema di pedaggio attuale.....	2
2	Oggetto del contratto.....	3
2.1	Caratteristiche generali.....	3
2.2	Prestazioni richieste al Consulente.....	4
2.3	Prescrizioni richieste al Consulente per lo svolgimento del suo incarico .....	5
2.3.1	Redazione documenti e interlocuzioni con SITAF e SFTRF .....	5
2.3.2	Obbligo di confronto continuo ed informativa con SITAF e SFTRF.....	5
2.3.3	Migrazione al nuovo sistema di pedaggio.....	5
2.3.4	Manutenzione ed assistenza del nuovo pedaggio .....	5
3	Obblighi inderogabili .....	6
4	Incompatibilità .....	6

## 1 Presentazione

### 1.1 Presentazione del Traforo del Fréjus

Il traforo autostradale del Fréjus (di seguito definito Tunnel del Fréjus o semplicemente Traforo o Tunnel), lungo 12.870 metri, è una struttura a pedaggio, integrata all'asse di comunicazione autostradale "Lione-Torino", elemento di giunzione tra l'A43 lato Francia e l'A32 lato Italia.

Per una presentazione dettagliata del Traforo del Fréjus, fare riferimento alla Descrizione Tecnica della Galleria Autostradale del Fréjus (Allegato 1).

### 1.2 Descrizione generale del pedaggio del traforo autostradale del Fréjus.

Per la natura transfrontaliera del traforo autostradale del Fréjus il pedaggio è gestito congiuntamente dalla SITAF (SITAF S.p.A., SOCIETA' ITALIANA TRAFORO AUTOSTRADALE DEL FRÉJUS) e dalla SFTRF (SOCIÉTÉ FRANÇAISE DU TUNNEL ROUTIER DU FRÉJUS).

Specifiche attività riguardanti il pedaggio sono demandate da SITAF e SFTRF al proprio GEIE-GEF (GRUPPO PER LA GESTIONE DEL FRÉJUS - GROUPEMENT D'EXPLOITATION DU FRÉJUS).

Il pedaggio è di tipo a sistema aperto con pagamento in entrata.

Il piazzale francese è composto da 6 piste (o corsie), mentre quello italiano da 7 piste.

Di seguito alcune specificità di questo sistema:

- Vista la sua posizione transfrontaliera, le tariffe applicabili sono soggette a IVA o a TVA, a seconda del luogo di pagamento.
- Le nuove regole del valico alpino impongono un'interoperabilità tra i Tunnel del Fréjus e del Monte Bianco: questo aspetto si traduce in una gestione specifica dei titoli di viaggio degli abbonati.
- Il regolamento della circolazione all'interno del Tunnel impone un controllo della classe "euro inquinante" dei mezzi pesanti che transitano nella struttura oltre che una tariffazione differenziata in base ad almeno due classi euro inquinanti.
- Lo stesso regolamento della circolazione impone una interdistanza tra i veicoli, il cui inizio avviene mediante cadenzamento nelle piste di pedaggio. Tale cadenzamento è ottenuto tramite il controllo delle piste di pedaggio mediante un'interfaccia con il sistema che supervisiona il traffico del Traforo.

### 1.3 Sintesi della configurazione del sistema di pedaggio attuale

Il sistema di pedaggio del Tunnel del Fréjus ha data 2008.

Questo sistema è costituito da tre livelli:

- Le piste di pedaggio che costituiscono il punto di contatto diretto con i clienti del Traforo del Fréjus.
- Il server di stazione o piazzale (SGP), unico per la Francia e l'Italia, è virtuale e scomposto in 2 server: DB e WEB.
- Il server del centro di gestione del pedaggio (CDG), unico per la Francia e l'Italia, è virtuale e scomposto in 2 server: DB e WEB.

I server virtuali sono dislocati nei Data Center delle società italiane e francesi che condividono la gestione del Traforo del Fréjus. Il sistema prevede anche la presenza di altri componenti (server fisici, sensori, apparati di pista, ecc.) dislocati coerentemente con la destinazione d'uso cui sono dedicate.

Il principio di tariffazione del Tunnel del Fréjus si basa sulla classe del veicolo (1-5), la norma euro-inquinante, e il tipo di prodotto utilizzato (solo andata, andata e ritorno, abbonamento, ecc.).

Delle classi specifiche permettono il passaggio dei transiti eccezionali e, per le scorte di materie pericolose, è richiesto un supplemento.

Il transito può essere prepagato (abbonamento per passaggi, transito di rientro di un titolo "andata e ritorno", passaggio prevenduto, ecc.), pagato al momento del passaggio o con pagamento posticipato (fatturazione mensile per le carte petrolifere, le carte abbonati mezzi pesanti, i buoni virtuali post-pagamento, ecc.).

Il pagamento può avvenire pronta cassa (in euro e valuta estera, con titoli bancari, ecc.) o mediante fattura (carte petrolifere, carte di abbonamento, ...).

Delle carte di servizio permettono al personale e agli aventi diritto di circolare.

Infine, un sito WEB permette al grande pubblico di acquistare dei buoni virtuali prepagati e agli abbonati di creare dei buoni virtuali di pagamento posticipato per i loro mezzi che non dispongono di abbonamento.

Le piste sono attrezzate per la lettura di:

- Chip mediante TPE: lettura di bancomat in EMV, con introduzione del codice e richiesta di autorizzazione in tempo reale ai server bancari.
- Chip senza contatto (carte abbonamento mezzi pesanti, abbonamenti multiviaggio, ecc.).
- Banda magnetica (carte petrolifere, carte di circolazione, modalità degradata di carte con chip...).
- Codice a barre (buoni virtuali, titoli, ecc.).
- Numeri introdotti manualmente (digitazione di un numero per autorizzazione al transito, titolo illeggibile, ecc.).
- Telepedaggio: le piste sono predisposte per l'accettazione dei badge di telepedaggio (antenne di pista, antenne da tavolo) secondo i principi di riferimento del periodo in cui è stato progettato l'attuale sistema: ma tale modalità di pagamento non è accettata al momento nel Traforo del Fréjus.

È da considerarsi che taluni elementi sopra descritti potrebbero operare diversamente nel contesto italiano e francese a seguito di specifiche normative o regolamentazioni dei due paesi.

Ulteriori informazioni (aspetti tariffari, commerciali, ecc.) sono reperibili sui siti istituzionali di SITAF ([www.sitaf.it](http://www.sitaf.it)) e SFTRF ([www.sftrf.fr](http://www.sftrf.fr)).

## 2 Oggetto del contratto

### 2.1 Caratteristiche generali

SITAF e SFTRF intendono rinnovare l'attuale sistema di pedaggio del Tunnel del Fréjus.

A tal fine, è richiesta l'attività di un Consulente per la realizzazione di uno studio di fattibilità (di seguito definito anche Consulente) per il raggiungimento del seguente obiettivo: partendo dallo studio e analisi del sistema esistente e delle attuali funzionalità operative, identificare un nuovo sistema più moderno che mantenga le funzionalità ritenute necessarie ed implementi le evoluzioni che si terranno opportune nel contesto del Fréjus; assicurare che il nuovo sistema di pedaggio risulti conforme alle disposizioni di legge, alle norme/standard (esempio, PCI DSS) e alle buone pratiche (esempio, misure idonee di cybersecurity) italiane, francesi e internazionali; assicurare altresì che il nuovo sistema offra garanzie di corretta funzionalità operativa nel tempo adeguatamente supportate da un programma manutentivo opportunamente delineato.

Considerato l'obiettivo sopra descritto, SITAF e SFTRF hanno l'esigenza di affidare la predisposizione di uno studio fattibilità che individui la migliore soluzione possibile per la progettazione del nuovo sistema di pedaggio e la sua successiva realizzazione.

## 2.2 Prestazioni richieste al Consulente

Di seguito l'elenco non esaustivo delle prestazioni che il Consulente si ritiene debba svolgere per addivenire alla predisposizione dello studio di fattibilità.

Tenendo conto che uno degli obiettivi del progetto di rinnovo è aprire il Fréjus a soluzioni tecnologiche moderne che possano prendere in carico sia le esigenze operative della committenza sia quelle di una clientela sempre più evoluta, i compiti da affidare al Consulente possono sinteticamente riassumersi come segue:

- Verificare la situazione esistente (omnicomprensiva di tutti gli aspetti afferenti il pedaggio: stato dei luoghi, tecnologia, politica commerciale, rapporti con la clientela, ecc.).
- Prendere in conto le esigenze funzionali attuali e le richieste di evoluzione della committenza.
- Studiare le evoluzioni di ogni natura che potrebbero introdursi per soddisfare le esigenze della committenza e di altri stakeholder, tenendo conto sia dell'esistente che di quanto potrebbe risultare necessario in rapporto alle evoluzioni del mondo del pedaggio.
- Studiare i vincoli di ogni natura (normativi, sicurezza, ambientali, tecnologici, ecc.) che agiscono o potrebbero agire nel contesto del Fréjus.
- Valutare ogni possibile riflesso sul progetto derivante dall'apertura al traffico della seconda canna del Tunnel del Fréjus.
- Studiare l'introduzione al Fréjus di moderne soluzioni tecnologiche: l'introduzione del Free-Flow dovrà essere esplicitamente studiata.
- Definire la strategia ottimale di migrazione (o basculamento) tra il sistema attuale di pedaggio e quello del nuovo progetto, nel rispetto di quanto indicato nel paragrafo "MIGRAZIONE AL NUOVO SISTEMA DI PEDAGGIO".
- Assicurare che il nuovo pedaggio disponga di un livello di manutenzione e assistenza nei termini descritti nel paragrafo "MANUTENZIONE ED ASSISTENZA DEL NUOVO PEDAGGIO".
- Assicurare altresì che, prescindendo dalle garanzie già previste dalle leggi, la committenza richiede che i fornitori del nuovo sistema siano comunque vincolati a prestare, se richiesto dalla committenza, un servizio di manutenzione pluriennale sull'insieme della fornitura.
- Fornire, a seguito delle precedenti attività, un rapporto completo che riepiloghi quanto svolto dal Consulente ed inoltre contenga le sue proposte alla committenza per i passi successivi. Il rapporto dovrà dettagliare ogni aspetto connesso al progetto di rinnovo del pedaggio, discutendo tutte le opzioni possibili. Per ogni opzione del rapporto dovrà anche essere presentato un cronoprogramma completo di tutte le attività necessarie al rinnovo del sistema stesso con una corrispondente stima dei costi.
- Discutere il predetto rapporto con la committenza al fine di approfondire ogni aspetto e consentire di assumere le decisioni finali.
- Redigere uno studio di fattibilità, all'esito del compendio di documenti, dati e quant'altro, emersi nei punti precedenti. Lo studio di fattibilità dovrà essere sviluppato in modo completo, nelle forme necessarie a procedere con le esigenze successive relative alla progettazione e realizzazione del nuovo sistema di pedaggio proposto.
- Assistere la committenza nella preparazione dei documenti tecnici del dossier di gara necessaria per la progettazione e/o direzione lavori. I documenti tecnici richiesti dovranno

contenere anche la stima dei valori economici delle successive attività. Al Consulente è anche richiesto di svolgere le funzioni consulenziali alla committenza durante la fase di chiarimenti alle imprese e delle altre esigenze che insorgessero nelle fasi di gara.

## **2.3 Prescrizioni richieste al Consulente per lo svolgimento del suo incarico**

### **2.3.1 Redazione documenti e interlocuzioni con SITAF e SFTRF**

Il Consulente ed i suoi eventuali collaboratori dovranno essere in grado di interloquire con SITAF e SFTRF sia in lingua italiana che francese.

Tutta la documentazione derivante dalle attività del Consulente e dei suoi eventuali collaboratori dovrà essere prodotta sia in lingua italiana e sia in francese; le spese di traduzione saranno rimborsate al costo e non costituiscono parte dell'importo a base d'asta presunto. Resta ferma la facoltà del committente di procedere direttamente alle traduzioni necessarie attraverso i propri servizi preposti.

Se non diversamente stabilito fra le parti tutta la documentazione prodotta dal Consulente (compresi gli elaborati tecnici ed economici) dovrà essere fornita su supporto elettronico (una seconda copia dovrà essere fornita anche in versione editabile) e resterà di proprietà di SITAF e SFTRF.

### **2.3.2 Obbligo di confronto continuo ed informativa con SITAF e SFTRF**

Durante l'espletamento delle attività sopra descritte, nonché delle altre richieste specificate nel resto del presente documento, il Consulente dovrà discutere e approfondire i diversi argomenti trattati nello studio di fattibilità con tutti i referenti dei servizi di SITAF e SFTRF che saranno indicati per ogni specifico argomento a riguardo.

Per tali ragioni la committenza potrà richiedere al Consulente di partecipare a riunioni, fornire pareri e consulenze.

### **2.3.3 Migrazione al nuovo sistema di pedaggio**

La committenza richiede che il processo di migrazione (o basculamento) tra il sistema attuale di pedaggio e quello del nuovo progetto, avvenga garantendo quanto segue:

- Siano minimizzati i disservizi operativi sia nei confronti del Fréjus, che della clientela e degli altri soggetti esterni eventualmente coinvolti.
- Sia garantito di non chiudere il Tunnel al traffico veicolare, lasciando sempre aperto un numero di piste congrue a gestire il flusso di transito.
- Sia garantito di poter continuare a percepire i pedaggi dovuti dalla clientela.
- Sia garantita la compatibilità dei dati provenienti dal precedente e dal nuovo sistema di pedaggio, specificatamente per tutte le questioni di gestione e archiviazione.

Si precisa che il processo di migrazione si intenderà completato con la corretta e regolare funzionalità a regime di ogni componente del nuovo sistema: comprese le interazioni tra ogni singola componente ed i sistemi esterni a vario grado interconnessi.

### **2.3.4 Manutenzione ed assistenza del nuovo pedaggio**

Al Consulente è richiesto di svolgere le proprie attività per garantire che il nuovo pedaggio del Fréjus sia agevolmente ed economicamente manutenibile (ricorrendo al libero mercato) ed assicuri una continua e corretta funzionalità nel tempo; a tal fine dovrà essere tenuta in conto:

- La presenza al Fréjus di strutture tecniche interne dedicate a compiti manutentivi.
- La volontà della committenza di disporre comunque di forniture e di servizi di assistenza esterni sempre facilmente reperibili sul mercato.

### **3 Obblighi inderogabili**

Il Consulente, nell'ambito della propria missione, dovrà tenere in conto che la SITAF richiede che tutte le attività da questi realizzate nell'ambito del presente dossier, garantiscano che siano rispettate tutte le normative, le regolamentazioni e le disposizioni italiane, francese ed internazionali a cui le società SITAF e SFTRF sono soggette.

Nel caso in cui le normative, le regolamentazioni e le disposizioni richieste dall'Italia o dalla Francia o da altre potestà non siano omogenee, sarà cura del Consulente identificare ed avanzare proposte risolutive derivanti dall'applicazione del principio della "regola più restrittiva" tra tutte quelle coinvolte: ciò al fine di garantire il rispetto di tutte le norme, regolamenti e disposizioni esistenti.

### **4 Incompatibilità**

L'attività del Consulente è incompatibile con ogni altra attività connessa alla esecuzione dei lavori per il rinnovo del pedaggio del Tunnel del Fréjus.

Per contro, il Consulente potrà partecipare alle eventuali consultazioni (o gare) per selezionare gli operatori economici a cui affidare la progettazione e/o la Direzione dei lavori del rinnovo del pedaggio del Tunnel del Fréjus.