

TOLL DOMAIN STATEMENT

Società Autostrada Tirrenica p.a.

ANNO 2025

INDICE

1	DATI ESATTORE DI PEDAGGIO	3
2	TECNOLOGIE ADOTTATE PER IL SERVIZIO EUROPEO di TELEPEDAGGIO	4
2.1	Pista di telepedaggio	4
2.2	Gestione coda veicoli	5
3	CONDIZIONI PROCEDURALI E COMMERCIALI	7
3.1	CONDIZIONI PROCEDURALI	7
3.1.1	Politica relativa alle transazioni di pedaggio.....	7
3.1.2	Procedure ed accordo sul livello dei servizi	8
3.1.3	Politica relativa alla fatturazione	8
3.1.4	Politica relativa ai pagamenti.....	8
3.1.5	Organo di conciliazione.....	9
3.2	CONDIZIONI COMMERCIALI	10
3.3	EVENTUALE FORNITORE DI SERVIZI PRINCIPALE.....	11
3.4	FASI DELL'ACCREDITAMENTO DI UN FORNITORE DEL SERVIZIO SET.....	12
3.4.1	DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROCEDURA.....	12
3.4.2	DURATA INDICATIVA DELLA PROCEDURA DI ACCREDITAMENTO	18
3.4.3	CERTIFICATI E PROVE DI LABORATORIO E SUL CAMPO RICHIESTE.....	19
3.4.4	COSTI INDICATIVI DELLA PROCEDURA DI ACCREDITAMENTO.....	19
3.5	DATI CONTESTUALI DI PEDAGGIO	20
3.5.1	DEFINIZIONE DEL SETTORE DEL SET.....	21
3.5.2	CARATTERE DEL PEDAGGIO E PRINCIPI DI RISCOSSIONE.....	23
3.5.3	SEGNALETICA DI TELEPEDAGGIO	25
3.5.4	DICHIARAZIONI DI PEDAGGIO RICHIESTE	26
3.5.5	PARAMETRI PER IL CALCOLO DEL PEDAGGIO	27
4	GARANZIA ED ELEMENTI PER LA REMUNERAZIONE DEL FDS.....	30
4.1	Garanzia.....	30
4.1.2	Tipologia di garanzia richiesta.....	30
4.1.3	Criteri di determinazione dell'importo della garanzia.....	30
4.1.4	Caratteristiche della garanzia	30
4.2	DESCRIZIONE DEGLI ELEMENTI UTILIZZATI PER DEFINIRE LA REMUNERAZIONE DEL FORNITORE DEL SERVIZIO SET	31
5	SEZIONE 5 – ELENCO DEI FORNITORI DEL SET CON I QUALI L'ESATTORE DEL PEDAGGIO HA FIRMATO UN CONTRATTO SET	32
	Appendice 1 – LEGENDA	34

1 DATI ESATTORE DI PEDAGGIO

Ragione Sociale Esattore di pedaggio		Società Autostrada Tirrenica p.A.			
Sede Legale					
Via	n°	CAP	Città	Provincia	Nazione
Alberto Bergamini	50	00159	Roma	RM	Italia
Nome abbreviato	SAT				
Dominio Web	www.tirrenica.it				
e-mail per informazioni	autostradatirrenica@pec.tirrenica.it				
e-mail Certificata (PEC)					
Partita IVA/Codice Fiscale	04683251002				

La Società Autostrada Tirrenica (SAT) non è esattore di pedaggio designato

.

2 TECNOLOGIE ADOTTATE PER IL SERVIZIO EUROPEO di TELEPEDAGGIO

Tecnologia primaria
DSRC (Dedicated Short Range Communication) a 5.8 GHz, conforme alla normativa ETSI ES 200 674-1 (ver. 2.4.1. del 05-2013)

Tecnologia secondaria
Modalità di scambio dei dati tra l'EdP e il FdS: basata sullo standard ISO 12855:Dicembre 2015 e sul profilo applicativo europeo CEN TS 16986:2016 e successivamente adeguata allo standard ISO 12855:2022 e relativo profilo applicativo europeo CEN TS 16986:2024 MeshedDiscrete

2.1 Pista di telepedaggio

Le piste telepedaggio sono impianti funzionali alla gestione del processo di esazione del pedaggio, presenti nei caselli autostradali, riservate ai veicoli dotati di OBU, On-Board-Unit. Le piste gestiscono anche gli OBU SET, oltre a sistemi di pagamento domestici basati su utilizzo di altre tipologie di OBU, validandoli su liste di accettazione specifiche che vengono ricevute dal Back-office. Qualora il dialogo non abbia successo, o l'OBU non sia valido, o il veicolo non sia dotato di OBU o il veicolo sia diverso da quello associato all'OBU valido, si ha un transito in anomalia che viene gestito con la ripresa della foto del veicolo attraverso telecamere digitali in grado di identificare la targa, per consentire il recupero del pedaggio.

Riportiamo di seguito la logica di transito che si applica alle tipologie di apparato in accettazione sulle piste. Quello che cambia è il protocollo terra-bordo e l'introduzione dell'autenticazione di livello 0 per gli OBU SET.

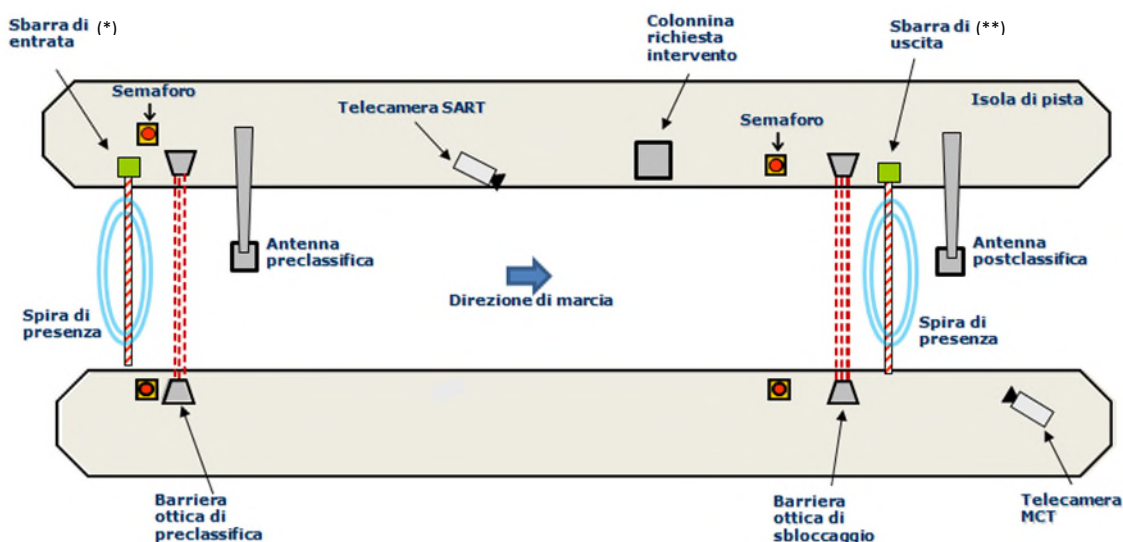
Nel caso del SET, infatti, la pista ha a bordo un modulo Sam (una memoria sicura) che ospita le chiavi di sicurezza, uno slot per ogni EFC-Context mark presente nella relativa lista di accettazione, e implementa gli algoritmi di autenticazione.

2.2 Gestione coda veicoli

Le piste Telepedaggio sono dotate di sistemi di rilevamento e classificazione veicoli, di antenne per la comunicazione terra-bordo con l'OBU per quanto attiene alla gestione della transazione di telepedaggio, e di altri elementi accessori quali sbarre mobili, semafori per la regolazione del transito nel varco, di telecamere per la ripresa della targa e di altri impianti per la gestione dei casi di anomalia previsti. Tali periferiche sono disposte secondo un layout che prevede una fase di rilevamento e classificazione nella zona di ingresso del varco canalizzato, una fase di attraversamento del varco e una fase di abbandono dello stesso.

Sul controller risiede il software in grado di gestire il transito del veicolo e finalizzare o la transazione di pagamento del pedaggio per un veicolo dotato di OBU valido o attivare la procedura di gestione anomalia attraverso l'interazione con le periferiche di cui è dotato il varco.

Nello schema sotto riportato, è illustrato il layout di una pista Telepedaggio: lo schema è puramente indicativo, non è in scala ed è solo una rappresentazione di massima di come sono disposte le periferiche.



(*) La sbarra di entrata è la sbarra di pista che viene attivata in caso di pista chiusa.

(**) La sbarra di uscita si abbassa a fronte di un transito anomalo o può essere utilizzata, all'occorrenza, quale elemento di cadenzamento del traffico per esigenze gestionali del traffico.

2.3 Layout schematico di una pista Telepedaggio

Il controller di pista è denominato Cronos ed è un prodotto custom sviluppato da Autostrade /Tech (ora Movyon). Le boe (o antenne) utilizzate possono essere collegate sia su seriale ottica che in ethernet.

Di seguito viene descritta la logica di transito di un veicolo in pista Telepedaggio.

La logica si applica anche a più veicoli: in tal caso il sistema va ad alimentare una coda veicoli FIFO (First In First Out) a partire dal primo veicolo che si presenta nel varco di una pista aperta al traffico:

- Il veicolo entra nel varco di esazione e, impegnando la Spira e la **Barriera ottica di preclassifica, e viene rilevato e classificato secondo le classi previste**; il software di pista memorizza internamente la presenza di un veicolo nel varco. In altri termini, tale veicolo viene aggiunto ad una struttura software chiamata “coda veicoli”, che rappresenta l’elenco ordinato di tutti i veicoli presenti nel varco.
- In corrispondenza di questo rilevamento il sistema abilita l’antenna di preclassifica per la lettura dell’apparato (descritta in appendice).
- In base all’esito della “Fase di Presentazione” il software di pista decide se l’apparato è abilitato o meno ad attraversare il varco, accedendo alle liste degli apparati validi, ricevute e aggiornate periodicamente dal Back-office in connessione con i Service Providers abilitati.

o CASO DI “TRANSITO REGOLARE”

- In caso di transito valido (controlli titolo di pagamento e autenticazione nel caso di Obu SET superati con successo) la pista comanda l’apertura della sbarra di uscita, in un tempo tale da consentire il passaggio del veicolo senza fermata cioè in modalità dinamica e verifica la coerenza della targa associata all’apparato (indicata dal Service Provider) con quella del veicolo in transito.

o CASO DI “TRANSITO SENZA TITOLO VALIDO DI PAGAMENTO”

- Si tratta del caso in cui il veicolo è sprovvisto di apparato Telepedaggio, oppure possiede un apparato non valido o non funzionante.
- In questo caso può essere attivata la sbarra di uscita in modo da impedire il passaggio del veicolo per gestire il transito irregolare che può essere gestito, in alcuni casi, tramite video ripresa della targa del veicolo.
- Il veicolo in caso di attivazione del semaforo rosso e di sbarra abbassata, deve quindi arrestarsi prima della sbarra e può essere gestito da remoto tramite un’apposita procedura di assistenza che prevede il collegamento con un operatore remoto con supporto audio/video.

Il sistema registra quindi i dati del veicolo (ai fini del recupero pedaggio) e alza la sbarra per consentire l’abbandono del varco.

- Quando il veicolo attraversa la barriera ottica di postclassifica, il sistema di pista aggiorna lo stato della coda veicoli, sull’uscita del veicolo dal varco; qualora il sistema non abbia trovato un titolo di pagamento valido, viene comandata la ripresa foto della targa posteriore sul fine veicolo rilevato dal sistema di postclassifica.

3 CONDIZIONI PROCEDURALI E COMMERCIALI

3.1 CONDIZIONI PROCEDURALI

3.1.1 Politica relativa alle transazioni di pedaggio

Le dichiarazioni che vengono scambiate fra l'EdP e il FdS contengono i dati riferiti ad ogni singolo transito al fine di consentire l'addebito all'utente finale del pedaggio dovuto, quali:

- **Sistema Chiuso (interconnesso e non)**
 - a. stazione di entrata e stazione di uscita, univocamente identificate;
 - b. data ed orario del transito in entrata ed in uscita;
 - c. classe del veicolo;
 - d. importo del pedaggio;
 - e. codice identificativo del cliente
- **Sistema Semi-Chiuso**
 - a. stazione di uscita e Direzione di transito, univocamente identificate;
 - b. data ed orario del transito in uscita;
 - c. classe del veicolo;
 - d. importo del pedaggio;
 - e. codice identificativo del cliente
- **Sistema Aperto**
 - a. Portali univocamente identificati;
 - b. data ed orario del transito al passaggio sotto i portali;
 - c. classe del veicolo;
 - d. importo del pedaggio;
 - e. codice identificativo del cliente

L'EdP ed il FdS concordano di usare le seguenti transazioni:

1. EFC CONTEXT DATA
2. EXCEPTION LIST
3. BILLING DETAILS
4. PAYMENT CLAIM
5. REPORT ABNORMAL OBE
6. USER DETAILS.

Per un miglioramento del servizio alla clientela finale, il perimetro di scambio tra EdP e FdS è integrato attraverso le seguenti transazioni:

1. EXCEPTION LIST (Messaggi whiteListFullADUs, whiteListIncrementalADUs e discountedListIncrementalADUs)
2. BILLING DETAILS (Messaggio billingDetailsADUs per transazione BILLINGDETAILS_TSP)

3. USERCOMPLAINT (Messaggi userComplaintADUs e userComplaintResponseADUs).

Il dettaglio dei flussi di scambio tra EdP e FdS è disciplinato negli allegati al Contratto di Servizio, che verranno resi disponibili nel corso della Fase 1 dell'Accreditamento del FdS (vedi anche punto 3.4.1).

3.1.2 Procedure ed accordo sul livello dei servizi

Negli allegati al Contratto di Servizio, che verranno resi disponibili nel corso della Fase 1 dell'Accreditamento del FdS (vedi anche punto 3.4.1), viene fornita una descrizione dei principali flussi di scambio e delle loro modalità di effettuazione, finalizzata alla definizione delle responsabilità delle parti legate ai suddetti scambi e descrivere le metodologie di misurazione per ogni KPI individuato da usare nel contratto tra EdP e FdS, in modo da monitorare le performance nell'ambito dei processi richiesti per l'espletamento del servizio.

Lo scambio dati tra l'EdP e il FdS, finalizzato alla corretta gestione delle transazioni di pagamento avvenute nelle stazioni dell'EdP con titoli emessi dal FdS è basato sullo standard ISO 12855. La scelta dei campi resi opzionali dallo standard CEN TS 16986 che rappresenta il Profilo Applicativo Interoperabile (IAP) per il Comparto Italiano è anche descritta negli allegati al Contratto di Servizio, nel documento PICS.

Negli allegati al Contratto di Servizio sono disponibili:

- Una descrizione della struttura usata per descrivere la metodologia di misura di ogni KPI
- Una lista dei KPI da soddisfare
- Una descrizione delle metodologie di misurazione per ogni KPI in accordo alla loro applicabilità nel Toll Domain di riferimento.

Si sono divisi i KPI in quattro classi:

- KPI indipendenti dalla tecnologia (che comprendono gli accordi sulla gestione dello scambio dati dei flussi previsti);
- KPI dipendenti dalla tecnologia;
- KPI nella fase VCCF;
- KPI nella fase VRS.

3.1.3 Politica relativa alla fatturazione

Il periodo contabile di fatturazione comprende di norma le transazioni effettuate dal 1° all'ultimo giorno di ogni mese e trasmesse giornalmente (inclusi il Sabato e la Domenica).

Il processo di fatturazione mensile e di pagamento degli importi dei pedaggi dovrà avvenire secondo le modalità indicate al Contratto di Servizio e relativi allegati.

3.1.4 Politica relativa ai pagamenti

Il FdS provvederà di norma al pagamento tramite bonifico bancario della fattura degli importi dei pedaggi al netto della remunerazione, entro l'ultimo giorno lavorativo del mese successivo al periodo contabile di fatturazione; laddove il giorno previsto quale termine mensile per il

pagamento della fattura coincida con una giornata festiva ovvero con il Sabato, la scadenza è anticipata all'ultimo giorno lavorativo del mese stesso.

In caso di inadempimento, anche parziale, del predetto obbligo di pagamento degli importi entro il termine previsto, l'EdP potrà risolvere di diritto il presente contratto, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 c.c. fatto salvo il diritto al risarcimento del danno.

In caso di ritardo nei pagamenti l'EdP applicherà gli interessi moratori previsti per legge.

I termini di dettaglio relativi ai temi di questo sotto-capitolo sono contenuti nel Contratto di Servizio e relativi allegati.

3.1.5 Organo di conciliazione

L'art. 31 della legge n. 97/2013 prevede l'istituzione, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di un Organismo di conciliazione, incaricato di esaminare se le condizioni contrattuali imposte dagli esattori di pedaggio a vari fornitori del Servizio Europeo di Telepedaggio (SET) risultino non discriminatorie e rispecchino correttamente i costi e i rischi delle parti contrattuali, facilitando, in caso di controversia, la mediazione tra i soggetti sopraindicati.

Con d.P.C.M. n. 109 del 22 maggio 2017, pubblicato sulla G.U. – Serie Generale – n. 165 del 17 luglio 2017 è stato emanato Regolamento attuativo del suddetto Organismo di conciliazione del SET.

3.2 CONDIZIONI COMMERCIALI

a) oneri fissi applicabili basati sui costi sostenuti dall'EdP per fornire, gestire e tenere aggiornato un sistema conforme al SET:

- Non applicabili in quanto coperti dalla tariffa di pedaggio

b) oneri fissi applicabili che devono essere pagati dai fornitori del SET sulla base del costo della procedura per l'accreditamento, di cui alle Condizioni commerciali (contenenti le informazioni di cui all'Allegato II, punto 1.1 e punto 1.2, del regolamento di esecuzione UE 2020/204 della Commissione, del 28 novembre 2019) come descritto nel Decreto Legislativo 5 Novembre 2021, n. 153, compreso il costo della valutazione della conformità alle specifiche o dell'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità:

- Il dettaglio degli oneri è trattato e mostrato appresso nel capitolo 3.4.4

c) requisiti applicabili riguardo a una garanzia bancaria o a uno strumento finanziario equivalente.

- I requisiti relativi alla garanzia bancaria sono descritti appresso nel capitolo 4.

3.3 EVENTUALE FORNITORE DI SERVIZI PRINCIPALE

Non applicabile

3.4 FASI DELL'ACCREDITAMENTO DI UN FORNITORE DEL SERVIZIO SET

3.4.1 DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROCEDURA

La procedura di accreditamento, che include sia la verifica delle caratteristiche organizzative e finanziarie dei candidati sia la verifica della compatibilità dei loro apparati di bordo vede tre fasi principali:

1. una a livello centrale (Fase 1) che verrà effettuata da Aiscat Servizi, società incaricata da AISCAT, l'associazione nazionale delle concessionarie autostradali italiane;
2. una che sarà direttamente operata dalla Società Autostrada Tirrenica p.A. (Fase 2), con il supporto di Aiscat Servizi per il coordinamento delle attività che prevedono una interconnessione tra i diversi EdP;
3. una, operata direttamente da tutti gli EdP, che prevedrà (Fase 3) un esercizio limitato, per numero di apparati e per periodo temporale, con clientela effettiva.

Le comunicazioni ad AISCAT e ad Aiscat Servizi verranno indirizzate come segue:

Nome	AISCAT – Associazione Italiana delle Società Concessionarie di Autostrade e Trafori
c.a.	Direttore Generale
Indirizzo	via G.B. De Rossi 30
CAP	00161
Città	Roma
Nazione	Italia
e-mail per informazioni	direzione@aiscat.it
e-mail certificata (PEC)	direzione@pec-aiscat.it

Nome	Aiscat Servizi
c.a.	Direttore Generale
Indirizzo	via G.B. De Rossi 30
CAP	00161
Città	Roma
Nazione	Italia
e-mail per informazioni	direzione@aiscatservizi.com
e-mail certificata (PEC)	direzione@pec-aiscatservizi.com

Quanto di seguito riportato si riferisce al caso di primo apparato presentato dal FdS; nel caso di richiesta di accreditamento per apparati successivi al primo alcuni dei passaggi descritti potranno essere semplificati o non sarà necessario il loro svolgimento.

Di seguito si riporta una sintesi delle tre fasi diffusamente descritte all'interno dell'Allegato A al Contratto di servizio:

- **Fase 1 – pre-accREDITAMENTO dei candidati Fornitori del SET e dei loro apparati:**
 - Presentazione richiesta di accreditamento all'AISCAT;
 - Invio della richiesta di nulla osta agli EdP, da parte di Aiscat Servizi;
 - Sottoscrizione da parte del FdS di accordo di riservatezza con Aiscat Servizi;

- Presentazione ai candidati delle condizioni generali e dei vincoli di accesso al servizio e delle tipologie di condizioni specifiche che gli EdP potranno richiedere (i dettagli relativi alle condizioni specifiche, che possono contenere informazioni sensibili dal punto di vista commerciale, verranno presentati dai singoli EdP nella Fase 2);
- Analisi di certificazione e pre-idoneità all'uso. L'apparato dovrà essere corredato da dichiarazioni di conformità alle specifiche per la sua immissione sul mercato (Marchio CE + compatibilità con le tecnologie nel paragrafo 2 sopra citate).
- Al termine della Fase 1 rilascio del benestare all'avvio della Fase 2, con comunicazione, anche per tramite di AISCAT, al FdS e a tutti gli EdP coinvolti.

Nel corso della Fase 1 AISCAT Servizi metterà a disposizione, a seguito della firma dell'accordo di riservatezza, la seguente documentazione:

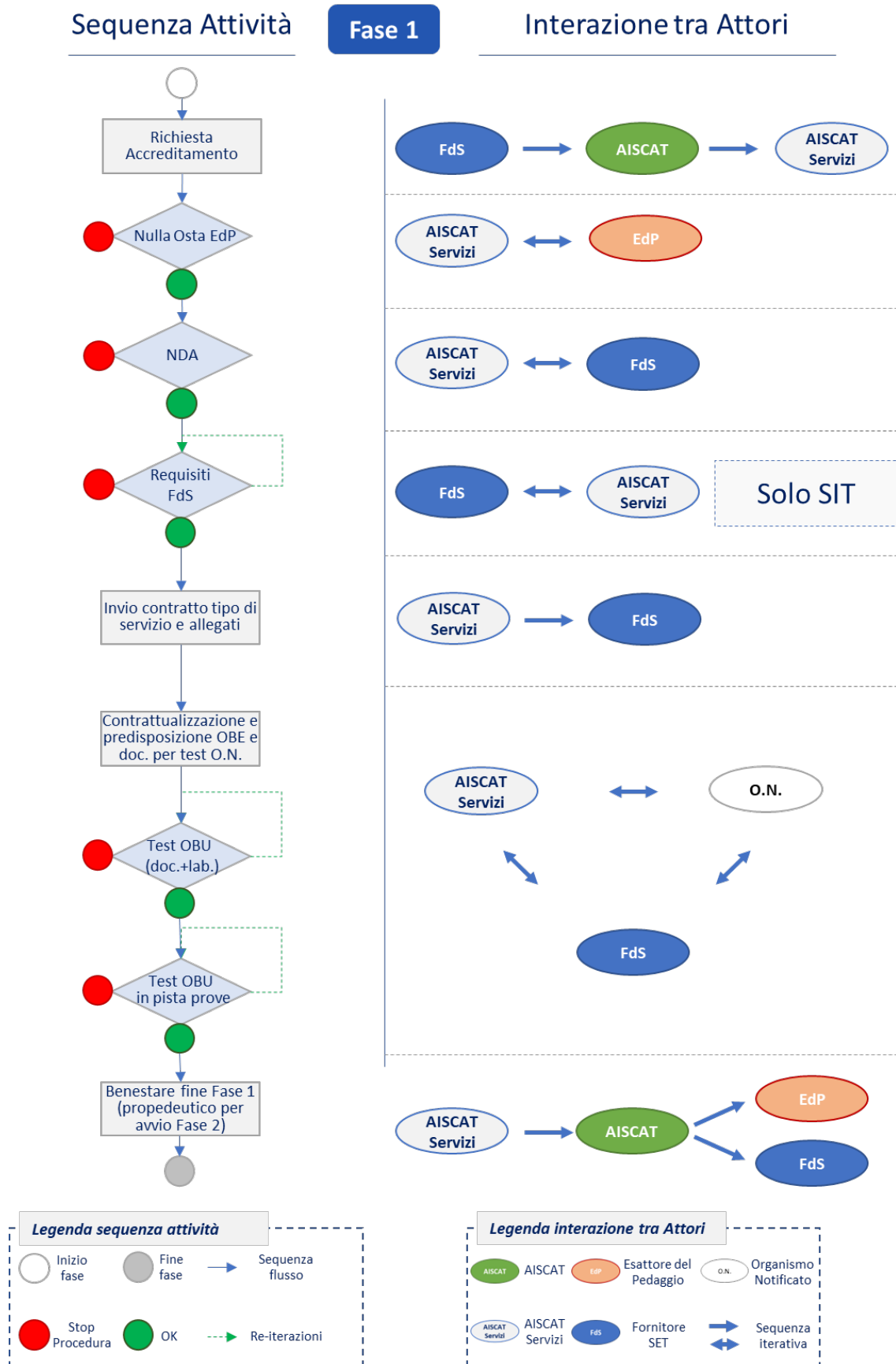
- Contratto di servizio tipo;
- Accordo tipo di VCCF tra EdP e FdS;
- Contratto tipo Aiscat Servizi-FdS per prove di VCCF interconnessa;
- Allegati al Contratto di Servizio tipo:
 - Allegato A: Organizzazione e Procedure;
 - Allegato B: Documento di supporto al FdS per le procedure di certificazione dei sistemi di comunicazione dati;
 - Allegato C-TA: Aspetti tecnici dello scambio dati tra EdP e FdS;
 - Allegato C-PICS: Dichiarazione di Conformità dell'Implementazione del Protocollo (PICS);
 - Allegato D: Schede test VCCF-BO-EE per le prove di idoneità all'uso degli OBE;
 - Allegato E: lista società concessionarie;
 - Allegato F-IS: Interoperability Statement tra EdP e FdS;
 - Allegato G: Ruoli e Responsabilità nello scambio dati tra EdP e FdS;
 - Allegato H: Norme di Utilizzo;
 - Allegato I: Esempio di Schema di Garanzia;
 - Allegato J: Modalità applicative durante "L'operatività del contratto SET della Società solo per parte delle Concessionarie interconnesse";
 - Allegato K: Applicazione scontistiche / Modulazioni tariffarie adottate dalle Concessionarie autostradali.

- **Fase 2 – Negoziazione e Verifica di Conformità del Corretto Funzionamento (VCCF):**

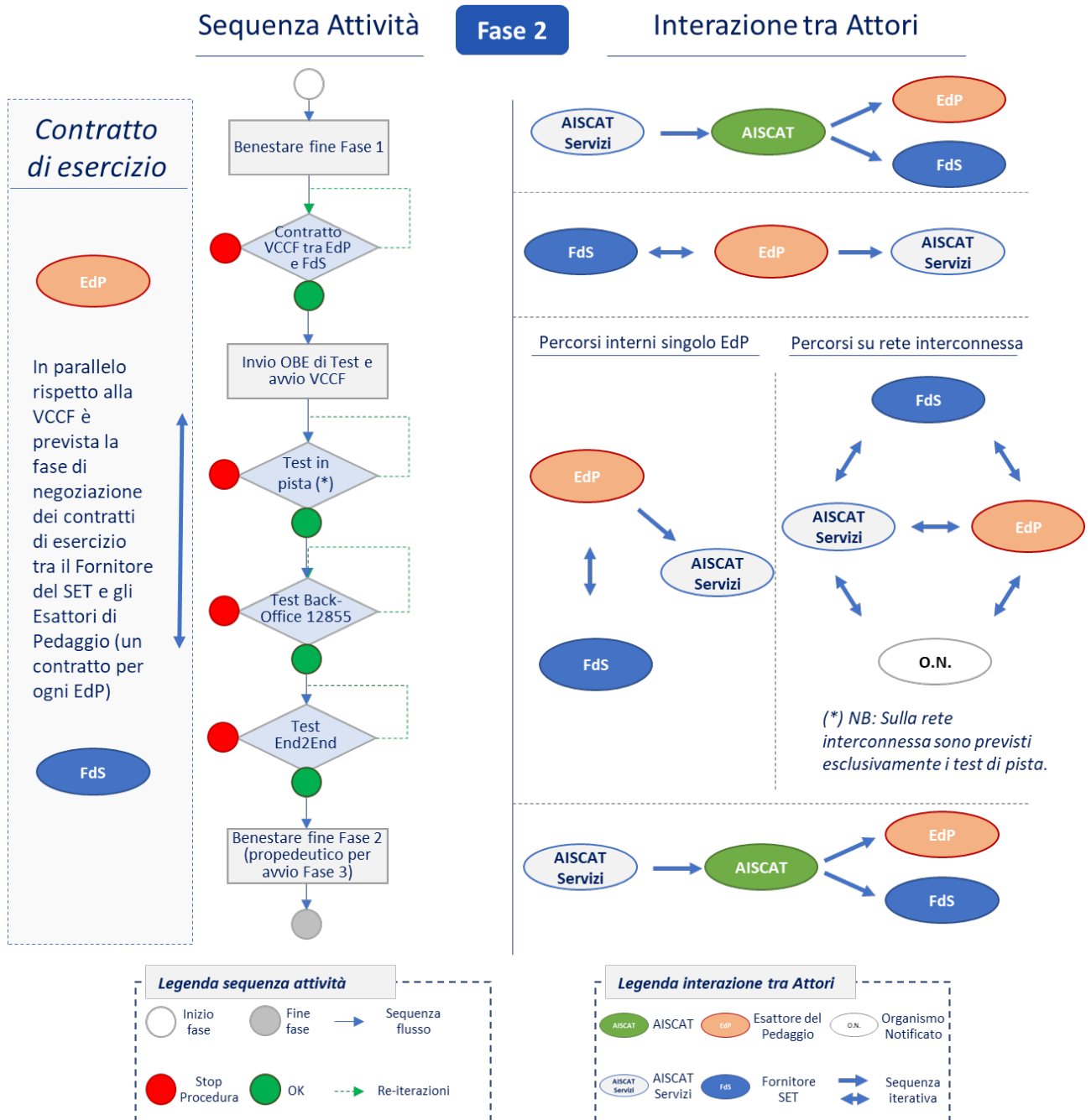
- In seguito al rilascio del Benestare da parte di AISCAT il FdS invia richiesta formale ai singoli EdP di avvio della Fase 2;
- Avvio delle seguenti attività parallele
 - A. **Esecuzione della VCCF con**
 - Sottoscrizione dei singoli accordi per l'esecuzione della VCCF;
 - Prove di idoneità all'uso degli apparati, su strada e con proprio personale a cura dei singoli EdP, suddivise in 2 fasi:
 - Interne agli EdP (gestite dagli EdP stessi);
 - Di interconnessione (con coordinamento di Aiscat Servizi);
 - Prove di back-office ed end-to-end, con l'EdP;
 - B. **Negoziazione dei contenuti specifici del contratto di servizio tra ciascun EdP e i FdS;**

- In caso di positiva conclusione della procedura, comunicazione dall'EdP ad Aiscat Servizi;
 - Ricevuta la comunicazione dall'EdP, l'AISCAT provvede ad autorizzare l'avvio della successiva Fase 3 della procedura. Nel caso della rete interconnessa, l'avvio della successiva Fase 3 della procedura è condizionato al ricevimento da parte di AISCAT della comunicazione da parte di tutti gli EdP interconnessi.
- **Fase 3 – Verifica di Regolare Servizio (VRS):**
 - L'avvio del servizio (limitato nel numero degli apparati per un primo periodo) avverrà contestualmente per tutte le società elencate al capitolo 3.5.2.2 e sarà condizionato all'avvenuta comunicazione di positiva conclusione della procedura di Fase 2 da parte di tutti gli operatori ed al definitivo rilascio di benestare da parte di AISCAT. Questo vincolo può non essere applicato per EdP non appartenenti alla rete interconnessa. Questa fase di test deve essere preceduta dalla comunicazione dell'insieme di chiavi di produzione da parte del FdS, secondo le procedure previste nell'Allegato C-TA. Queste chiavi debbono essere inserite in pista dall'EdP prima della circolazione degli apparati di bordo del FdS, in modo da permettere all'EdP il controllo/autorizzazione al transito nelle piste abilitate SET. In questa fase, sarà effettuata una serie di transiti che prevedano l'uscita da stazioni di tutte le società autostradali, in modo da testare correttamente il funzionamento in pista e lungo tutto il processo *end-to-end*.

3.4.1.1 Procedura di accreditamento: Fase Logica 1

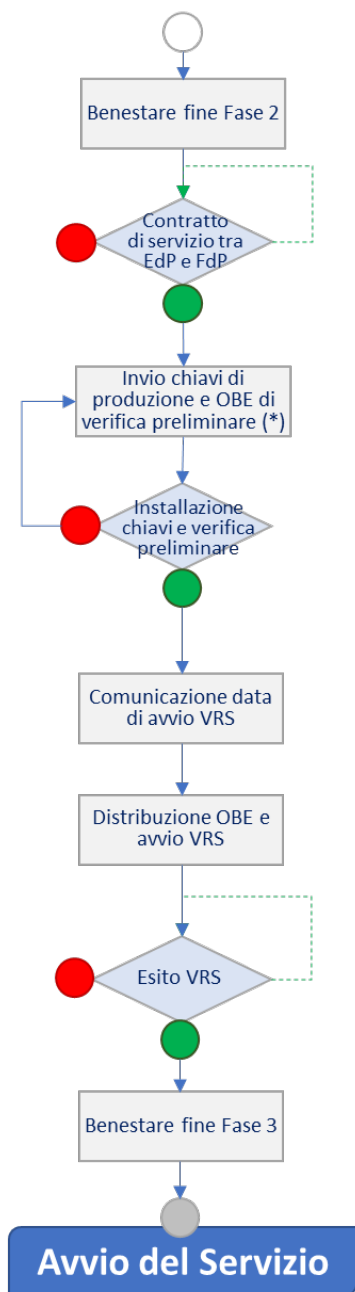


3.4.1.2 Procedura di accreditamento: Fase Logica 2



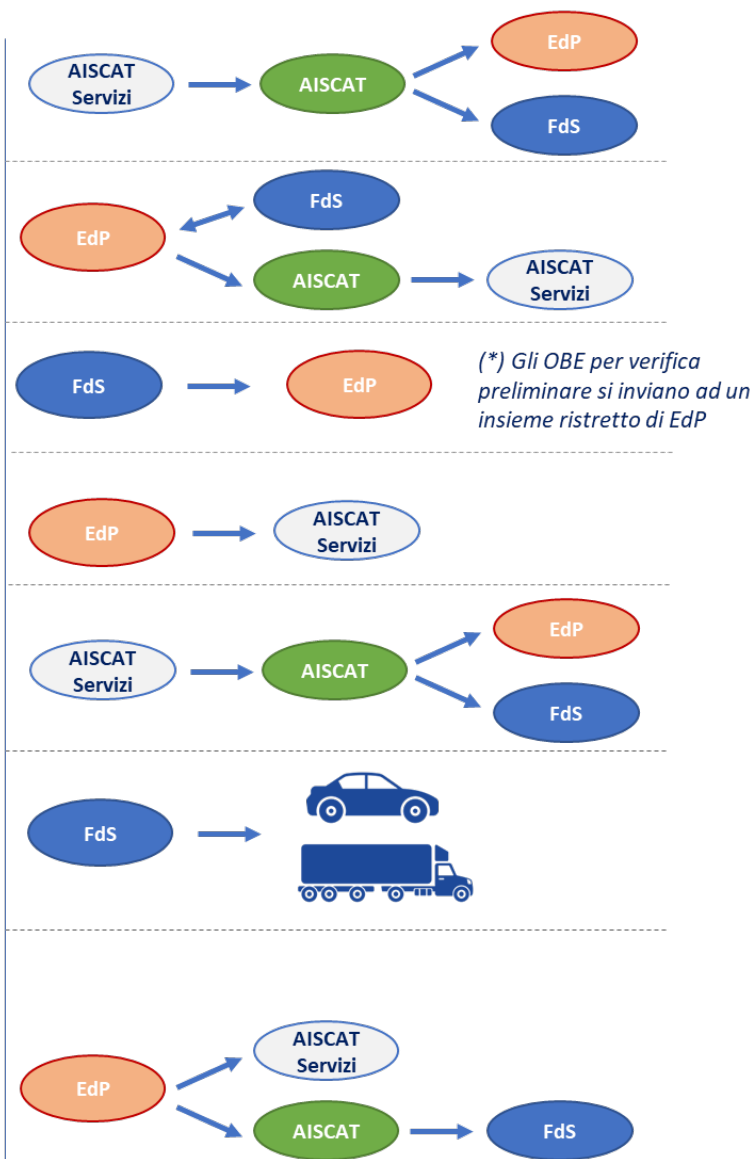
3.4.1.3 Procedura di accreditamento: Fase Logica 3

Sequenza Attività



Fase 3

Interazione tra Attori



Legenda sequenza attività



Legenda interazione tra Attori



3.4.2 DURATA INDICATIVA DELLA PROCEDURA DI ACCREDITAMENTO

Le fasi della procedura di accreditamento hanno una durata che può dipendere da diversi fattori, quanto presentato nel seguito è pertanto il *best case scenario*, basato sulla programmazione e sull'esperienza maturata; **richieste di chiarimento e di variazioni, inadempienze, malfunzionamenti, ritardi di lavorazioni e di comunicazioni, incomprensioni, possono influenzare ed allungare la durata delle varie fasi.**

Quanto di seguito riportato si riferisce al caso di **primo apparato presentato dal FdS**; nel caso di richiesta di accreditamento per apparati successivi al primo alcuni dei passaggi descritti potranno essere semplificati o non sarà necessario il loro svolgimento.

FASE 1

- dalla ricezione da parte di AISCAT della formale richiesta di accreditamento
 - comunicazione da AISCAT agli EdP e termini per nulla-osta:
 - 13 giorni lavorativi;
 - comunicazione da Aiscat Servizi al FdS e ordine per prove di fase 1 (se dovute), inclusivo della data di inizio delle prove, secondo la disponibilità del campo-prove:
 - 5 giorni lavorativi;
 - esecuzione delle prove e rilascio Benestare di Fase 1:
 - 20 giorni lavorativi indicativi, a partire dalla data di disponibilità dell'apparato di bordo e del campo-prove;

FASE 2 (le attività "A", "B" e "C" vengono condotte in parallelo)

A. richiesta formale di avvio VCCF all'EdP

- comunicazione da parte di Aiscat Servizi della priorità acquisita nell'elenco delle richieste di avvio di VCCF (dipendente dalle VCCF precedentemente in corso o richieste da altri FdS);
- processo di sottoscrizione dell'Accordo per le prove di VCCF:
 - durata non inferiore a 25 giorni lavorativi, variabile in funzione dei tempi di analisi, comunicazione e sottoscrizione dei termini dell'Accordo contrattuale;
- tempi di esecuzione della VCCF;
 - 80 giorni lavorativi;
- Tempi di comunicazione ad Aiscat Servizi di esito positivo della VCCF:
 - 5 giorni lavorativi;

B. richiesta formale di avvio negoziazione dei termini del Contratto di Servizio

- esecuzione e conclusione dei termini del Contratto di Servizio:
 - durata variabile in funzione dei tempi di analisi, negoziazione, comunicazione e sottoscrizione dei termini dell'Accordo contrattuale;
- tempi di comunicazione ad Aiscat Servizi di esito positivo della negoziazione contrattuale:
 - 5 giorni lavorativi.

C. VCCF interconnessa

- Viene effettuata, tramite Aiscat Servizi, previo superamento di un livello comune prefissato della VCCF interna ad ogni EdP; la sua durata è comunque inclusa in quella della VCCF interna in quanto è possibile effettuarla in parallelo ad altre fasi:
 - Indicativamente 2 giorni lavorativi.

FASE 3

- 3 mesi dall'avvio della medesima Fase 3, in accordo con quanto riportato negli allegati al contratto.

3.4.3

CERTIFICATI E PROVE DI

LABORATORIO E SUL CAMPO RICHIESTE

I certificati e le prove di laboratorio richieste sono indicati in dettaglio negli allegati al contratto di servizio elencati al capitolo 3.4.1.

3.4.4

COSTI INDICATIVI DELLA PROCEDURA DI ACCREDITAMENTO

FASE 1

- Costi nei casi di:
 - apparato nuovo, che necessiti anche di test meccanici e climatici
 - € < 60.000 + IVA
 - apparato nuovo, che non necessiti anche di test meccanici e climatici
 - € < 40.000 + IVA

FASE 2

- Coordinamento, monitoraggio e raccolta info relativamente alle attività di test (in capo ad Aiscat Servizi):
 - < € 10.000 + IVA
- Costi delle VCCF per:
 - il primo apparato sottoposto a VCCF dal FdS sarà di < 5.000 € + IVA (comprensivo delle attività elencate in FASE 3);
 - nel caso di apparati successivi, o di riaccreditamento dell'apparato a seguito di variazioni Fw/Sw, tale costo sarà inferiore e verrà valutato per singolo caso.
- Costo della VCCF interconnessa (in capo ad Aiscat Servizi):
 - < € 40.000 + IVA

FASE 3

- Costo della VRS:
 - in caso di apparato sottoposto a VCCF nessun costo;
 - installazione delle chiavi di produzione in pista;
 - verifica del corretto funzionamento dell'OBE;
 - monitoraggio andamento VRS.
 - nel caso di riaccreditamento dell'apparato a seguito di variazioni Fw/Sw:
 - € < 10.000 + IVA (in capo ad Aiscat Servizi) per l'attività di verifica documentale;
 - • < 10.000 + IVA per le attività di:
 - verifica del corretto funzionamento dell'OBE;
 - monitoraggio andamento VRS.

3.5 DATI CONTESTUALI DI PEDAGGIO

Di seguito viene riportata la mappa dell'intera rete autostradale a pedaggio aderente al SET (Figura 1).

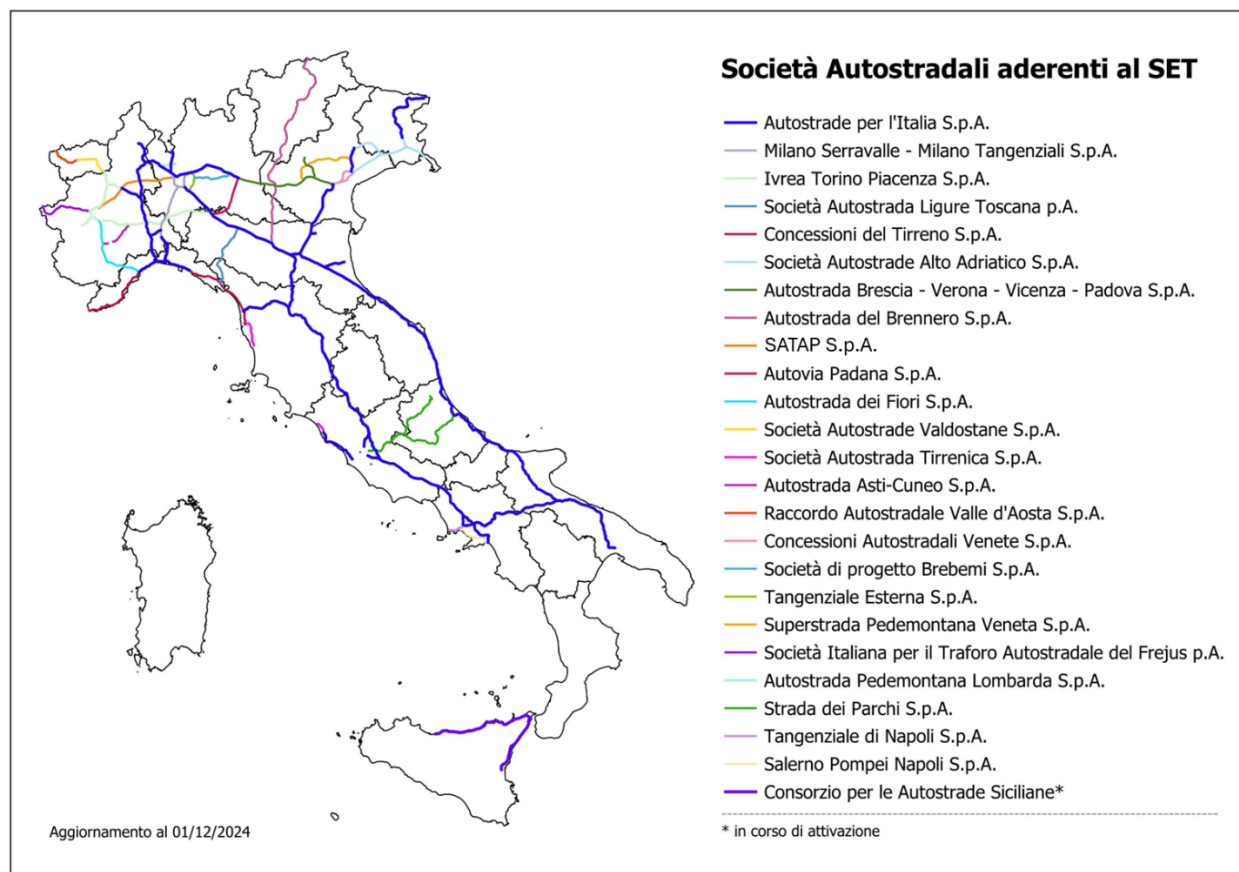


Figura 1: Sviluppo generale della rete autostradale italiana a pedaggio aderente al SET

3.5.1 DEFINIZIONE DEL SETTORE DEL SET

la Società Autostrada Tirrenica p.A.. è titolare della vigente Convenzione unica stipulata con ANAS S.p.A. in data 11 marzo 2009 approvata con Legge 191 del 23 dicembre 2009, con efficacia ex lege dal 24.11.2010. Attualmente è impegnata nella gestione della tratta Livorno-Rosignano-San Pietro in Palazzi e della tratta Civitavecchia-Tarquinia

TABELLA TRATTA AUTOSTRADALE DI COMPETENZA

Codice Autostrada	Codice Rete ¹	Tipologia di sistema	Denominazione dell'Autostrada	Km
A12	01	Chiuso	Livorno – S. Pietro in Palazzi	40
A 12	35	Semichiuso	Rosignano	4,5
A 12	35	Semichiuso	Tarquinia	14,6

Nota¹: la denominazione "Rete" identifica un Settore di Pedaggio. Nel caso specifico, il codice 001 attribuito nel campo Codice Rete (1 togliendo gli 0 non significativi) si riferisce al Settore "Sistema Chiuso Interconnesso e riunisce più Settori di Pedaggio connessi, appartenenti e di competenza di più Esattori del Pedaggio".

Le tratte autostradali di competenza della Società Autostrada p.A. sono individuate nelle mappe riportate nel presente documento; il dettaglio di tutte le stazioni autostradali di pagamento pedaggio di competenza della medesima società sono reperibili sul sito internet della società alla url: www.tirrenica.it.

3.5.2 CARATTERE DEL PEDAGGIO E PRINCIPI DI RISCOSSIONE

Il pedaggio consiste in un corrispettivo in denaro, commisurato alla classe di appartenenza del veicolo ed alla percorrenza chilometrica, dovuto all'EdP al quale è stata affidata, mediante la convenzione di concessione ed i successivi atti integrativi di cui al punto 2.1, la gestione dell'infrastruttura autostradale.

L'importo del pedaggio è funzione dei chilometri attribuiti alla singola percorrenza, della tariffa unitaria di competenza relativa alla classe veicolare di appartenenza. A tale importo si aggiungono le maggiorazioni e le imposte previste dalla normativa vigente.

Per il calcolo del pedaggio applicato al cliente si considerano oltre ai km tra casello e casello anche i km degli svincoli, delle bretelle di adduzione e dei tratti autostradali liberi prima e dopo il casello che sono stati costruiti e sono gestiti dall'EdP. All'importo ottenuto si devono aggiungere le maggiorazioni e le imposte previste dalla normativa vigente e applicare l'arrotondamento, per eccesso o per difetto, ai 10 centesimi di euro. L'arrotondamento è applicato in maniera automatica, senza alcuna discrezionalità da parte dell'EdP ed è disciplinato dal Decreto Interministeriale n. 10440/28/133 del 12 novembre 2001 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

La tariffa unitaria di pedaggio è soggetta ad aggiornamenti periodici in funzione dei parametri stabiliti nella convenzione di concessione con l'Ente Concedente e dalla normativa di settore vigente in Italia. L'EdP comunica tempestivamente al FdS ogni futura variazione della tariffa o di altre variazioni che possono incidere sul pedaggio da applicare all'utente finale, secondo le determinazioni di volta in volta assunte dai competenti organi regolatori.

Il sistema di calcolo del pedaggio è specificato nella convenzione di concessione che la società Autostrada tirrenica p.A. ha con l'Ente Concedente.

Le tratte in concessione dell'EdP Società autostrada Tirrenica p.A. presenta le caratteristiche di Sistema Chiuso e/o Sistema Semi-Chiuso.

3.5.2.1 *SISTEMA CHIUSO*

L'esazione del pedaggio avviene attraverso stazioni di uscita con piste canalizzate dotate di apparecchiature in grado di rilevare i veicoli, effettuarne la corretta classificazione in base a parametri fisici oggettivi (così come specificato nella "Carta dei Servizi" dell'EdP) e di applicare la distanza chilometrica relativa alla percorrenza effettuata.

Questa percorrenza e il relativo calcolo sono determinati dal passaggio del veicolo da due punti di rilevazione (stazioni di entrata e di uscita) della infrastruttura stessa, collegati all'autostrada mediante svincoli e dotati di canalizzazione del traffico e di sbarre. In queste stazioni avviene la rilevazione e classificazione automatica del veicolo in transito.

Il calcolo del pedaggio effettuato al momento del passaggio dalla stazione di uscita è basato su una tariffa unitaria, chilometrica e per classe veicolare, definita nel contratto che lega l'EdP all'Ente Concedente.

3.5.2.2 *SISTEMA CHIUSO INTERCONNESSO*

Il Settore di pedaggio dell'EdP della Società Autostrada Tirrenica p.A. è inserito nel Sistema Chiuso Interconnesso.

Questo è un particolare Sistema Chiuso costituito da una rete fisicamente interconnessa di autostrade, gestita per le porzioni di loro competenza da più EdP che hanno fra loro sottoscritto un accordo denominato "Convenzione di interconnessione".

All'interno della rete interconnessa non sono presenti barriere diaframmatiche tra le competenze degli Esattori del Pedaggio. In caso di alternative di percorso esistenti, tra una stazione di entrata e una di uscita, viene applicato il pedaggio relativo al percorso più breve tra i due punti di rilevamento.

La "Convenzione di interconnessione" specifica che:

- le caratteristiche tecniche delle stazioni di entrata e di uscita, cioè il protocollo usato nell'interazione *Front End* fra RSE ed OBE, sono le stesse per ogni EdP;
- ogni EdP è delegato a richiedere al FdS il pagamento di pedaggi relativi a percorsi che terminano in corrispondenza di una delle sue stazioni di uscita, anche quelli che possono essere iniziati nella stazione di entrata di un altro EdP e/o possono avere attraversato porzioni di una tratta di competenza di un altro EdP;
- il FdS, per poter attivare il servizio, dovrà stipulare il contratto di accettazione del sistema SET con tutte gli EdP del Sistema Interconnesso Chiuso.

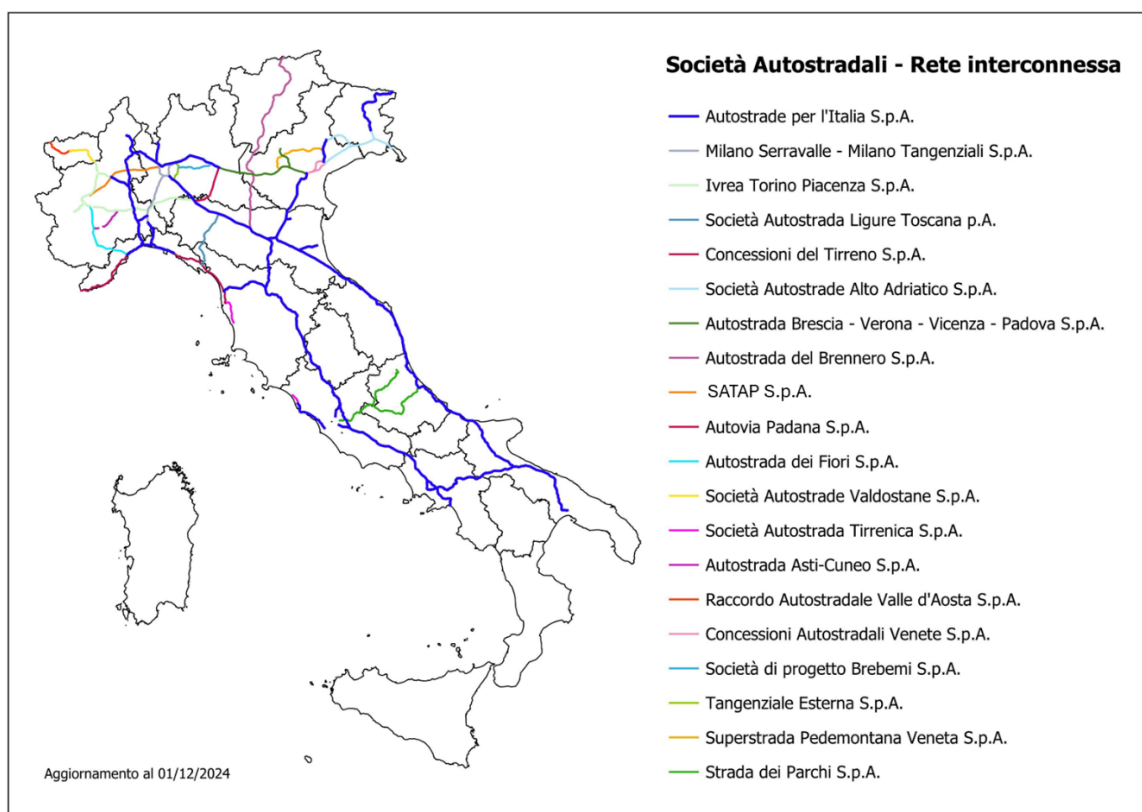


Figura 2: Sviluppo generale della rete interconnessa

3.5.2.3 SISTEMA SEMI-CHIUSO

Il Settore di pedaggio dell'EdP della Società Autostrada Tirrenica p.A. è inserito nel Sistema Semi-Chiuso Interconnesso.

L'esazione del pedaggio avviene attraverso stazioni di ingresso o di uscita con piste canalizzate dotate di apparecchiature in grado di rilevare i veicoli, effettuarne la corretta classificazione in base a parametri fisici oggettivi (così come specificato nella "Carta dei Servizi" dell'EdP) e di applicare una tariffa dipendente esclusivamente dalla classe dimensionale del veicolo, come definita nel contratto che lega l'EdP all'Ente Concedente.

3.5.2.4 SISTEMA APERTO

L'esazione avviene attraverso portali Free Flow-Multilane posizionati sull'asse autostradale dotati di apparecchiature in grado di rilevare i veicoli ed effettuarne la corretta classificazione in base a parametri fisici oggettivi, così come specificato nella carta dei servizi della concessionaria. La percorrenza è calcolata in maniera corrispondente al tratto percorso.

3.5.3 SEGNALETICA DI TELEPEDAGGIO

L'utilizzatore finale del servizio SET che intende impiegare il servizio in autostrada, una volta attivato il servizio presso un provider certificato ed in possesso di apposito OBE abilitato, può utilizzare le piste di esazione che sono opportunamente segnalate.

Le piste di uscita dove potrà venir regolarizzato il pagamento del transito, secondo quanto previsto dalle norme di utilizzo del SET per i sistemi chiusi o semi-chiusi, possono essere dedicate esclusivamente al pagamento elettronico del pedaggio oppure possono essere equipaggiate in modo da servire varie modalità di pagamento, oltre a quello elettronico (come contanti e/o carte), e sono contraddistinte da uno dei possibili modelli di segnaletica indicati in Figura 3:



Figura 3: Esempio di possibili varianti di segnaletica di uscita

3.5.4 DICHIARAZIONI DI PEDAGGIO RICHIESTE

Le dichiarazioni che vengono scambiate fra l'EdP e il FdS contengono i dati riferiti ad ogni singolo transito al fine di consentire l'addebito all'utente finale del pedaggio dovuto, quali:

- **Sistema Chiuso (interconnesso e non)**
 - a. stazione di entrata e stazione di uscita, univocamente identificate;
 - b. data ed orario del transito in entrata ed in uscita;
 - c. classe del veicolo;
 - d. importo del pedaggio;
 - e. codice identificativo del cliente
- **Sistema Semi-Chiuso**
 - a. stazione di uscita e Direzione di transito, univocamente identificate;
 - b. data ed orario del transito in uscita;
 - c. classe del veicolo;
 - d. importo del pedaggio;
 - e. codice identificativo del cliente
- **Sistema Aperto**
 - a. Portali univocamente identificati;
 - b. data ed orario del transito al passaggio sotto i portali;
 - c. classe del veicolo;
 - d. importo del pedaggio;
 - e. codice identificativo del cliente

Nell'ottica della massima collaborazione tra EdP e FdS le liste di eccezione sono identificate come:

- i. lista nera: lista trasmessa all'EdP periodicamente, secondo accordi, dal FdS contenente eventuali PAN insolventi;

- ii. lista bianca: lista delle targhe associate ai PAN del FdS (White List) inviata all'EdP con lo scopo di gestire in automatico casi in cui sia risolvibile la regolarizzazione dei Rapporti di Mancato Pagamento del Pedaggio relativi al SET (e SIT).

Al netto dell'inserimento in lista nera di eventuali PAN da parte del FdS e della verifica da parte dell'EdP della non appartenenza a questa lista dei PAN dell'FdS in transito, verranno emesse delle dichiarazioni di pedaggio.

3.5.5 PARAMETRI PER IL CALCOLO DEL PEDAGGIO

3.5.5.1 FUNZIONE DI CALCOLO DEL PEDAGGIO

Funzione di calcolo del pedaggio: $P = f(\alpha, \beta, \gamma, \Phi)$

- i. α = veicoli soggetti a pedaggio

Sono soggetti al pagamento del pedaggio autostradale tutti i veicoli ammessi alla circolazione in autostrada ai sensi dell'art. 175 del D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 ("Nuovo codice della strada"). Sono esentati dal pagamento del pedaggio i veicoli espressamente individuati dall'art. 373, comma 2, del D.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495 ("Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada").

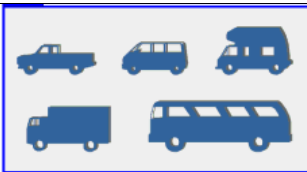
- ii. β = parametri di classificazione (e.g. sistema assi-sagoma)

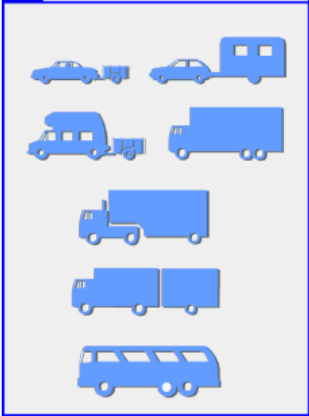
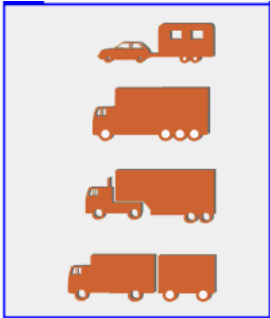
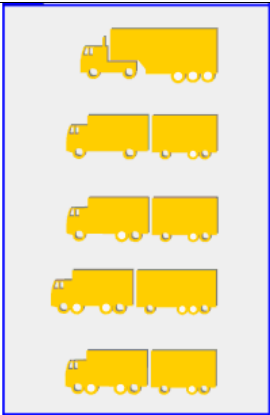
- iii. γ = parametri di tariffazione (tratte di pianura/montagna)

Nell'ambito rapporto di Concessione, la tariffa unitaria chilometrica applicata alle classi veicolari può essere differenziata, in ottemperanza ai contenuti della convenzione di Concessione, in maniera commisurata ai costi specifici di costruzione e gestione della tratta in oggetto, nonché in ragione di specificità di configurazione planimetrica locale.

- iv. Φ = descrizione topologica della rete (vedi sezione 3.5.1)

SCHEMA SAGOMA-ASSI DELLA CLASSIFICAZIONE DEI VEICOLI

Classe		Descrizione	
10	A	Autoveicoli a 2 assi con altezza al primo asse fino a m 1,30	
20	B	Motocarri, autoveicoli a 2 assi con altezza al primo asse superiore a m 1,30	

30	3	Autoveicoli a 3 assi		
40	4	Autoveicoli a 4 assi		
50	5	Autoveicoli a 5 o più assi		

3.5.5.2 MODULAZIONI TARIFFARIE

Iniziative riguardanti la scontistica e/o la rimodulazione tariffaria del pedaggio autostradale riservate a particolari categorie di utenti possono essere introdotte nell'ambito del contratto di servizio attraverso accordi bilaterali tra EdP e FdS.

Di seguito vengono riportate le modulazioni tariffarie applicate dall'EdP.

MODULAZIONE TARIFFARIA PER MOTOVEICOLI

Dietro richiesta da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'EdP, sulla base di un Protocollo di Intesa sottoscritto da AISCAT e tutti gli EdP aderenti all'iniziativa, prevede l'applicazione nell'ambito del proprio settore del SET di una modulazione tariffaria a favore di utenti che percorrono la tratta con motoveicoli di cilindrata non inferiore a 125 cc (o 6kW per i veicoli elettrici) (c.d. "Moto") – ammessi a circolare sulle autostrade ai sensi degli artt. 53 e 175 del D.Lgs. n. 285/1992 (Nuovo Codice della Strada) e ss.mm.ii..

La durata della Modulazione Tariffaria per Motoveicoli è prevista attualmente fino al 31 dicembre 2025 ma potrà essere prorogata oltre tale data in caso di richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'introduzione nel Contratto di servizio tra EdP ed FdS della Modulazione Tariffaria per Motoveicoli richiede la sottoscrizione di un'apposita "Proposta di Iniziativa" e l'adozione nell'ambito delle modalità di scambio dei dati tra l'EdP e FdS dello standard ISO 12855:2022 e relativo profilo applicativo europeo CEN TS 16986:2024 MeshedDiscrete.

L'adesione da parte del cliente del FdS alla Modulazione Tariffaria per Motoveicoli prevede la sottoscrizione di un apposito modulo e l'accettazione delle Norme e Condizioni dell'iniziativa che consente di beneficiare di una riduzione pari al 30% del pedaggio complessivo.

ESENZIONE PEDAGGIO RESIDENTI BASSA VAL DI CECINA

In attuazione del protocollo d'intesa per la definizione dell'esazione del pedaggio per la tratta Rosignano Marittimo-San Pietro in Palazzi dell'Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia, Approvato da ANAS con nota prot. CDG-00647-49-P del 08.05.2012 e redatto in ottemperanza della prescrizione n°28 della Delibera Cipe n° 118 del 03.12.2009, la SAT applicherà l'agevolazione del pedaggio ai residenti nei Comuni della Bassa Val di Cecina (ossia: Bibbona, Casale M.mo, Castagneto Carducci, Castellina Marittima, Cecina, Guardistallo, Montescudaio, Riparbella, Rosignano M.mo, Santa Luce) ai titolari di sistema di telepedaggio con qualsiasi operatore aderente all'iniziativa dall'ultimo mese di dicembre 2023.

4 GARANZIA ED ELEMENTI PER LA REMUNERAZIONE DEL FDS

4.1 Garanzia

4.1.1.1 Requisiti dell'ente garante

L'ente garante deve essere rappresentato da: i) primario istituto bancario o da istituto bancario controllato da altro istituto bancario o ii) primaria società assicurativa, in entrambi i casi aventi giudizio di rating non inferiore a BBB- (Tripla B, meno) per almeno una tra le agenzie Standard & Poor's e Fitch o all'equivalente rating indicato dall'agenzia Moody's il quale dovrà essere mantenuto per l'intero periodo di durata della garanzia.

4.1.2 Tipologia di garanzia richiesta

La garanzia richiesta deve essere rilasciata sotto forma di una fideiussione bancaria/garanzia assicurativa (opzione lasciata alla facoltà della Concessionaria), da fornirsi alla Concessionaria prima dell'avvio della fase di Verifica del Regolare Servizio (VRS).

4.1.3 Criteri di determinazione dell'importo della garanzia

L'importo della garanzia viene calcolato sulla base dei principi enunciati nel Decreto Legislativo n. 153 del 5 novembre 2021 recante *"Attuazione della direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione"*, in coerenza con i contenuti dell'Allegato II, punto 1.1 lettera c), del Regolamento di esecuzione UE 2020/204 del 28 novembre 2019.

4.1.4 Caratteristiche della garanzia

La garanzia deve avere ad oggetto l'esatto e puntuale adempimento, da parte del FdS, degli obblighi scaturenti dal contratto stipulato con l'EdP – e sue eventuali revisioni – nonché la copertura di ogni eventuale danno dal FdS causato all'EdP conseguentemente all'esecuzione del contratto stesso. La durata della garanzia dovrà essere equivalente alla durata del contratto stipulato con l'EdP.

La garanzia deve essere a prima richiesta, incondizionata ed irrevocabile, e la relativa escussione potrà essere richiesta dall'EdP senza obbligo da parte di quest'ultima di escutere preventivamente il FdS.

All'interno della garanzia sarà previsto un obbligo di reintegro della stessa, sino a concorrenza dell'importo massimo garantito, in caso di escussione.

Dovranno essere presenti, all'interno della garanzia, espresse previsioni secondo cui:

- l'ente garante rinuncia ad ogni eventuale diritto ed eccezione (anche se normativamente previsti) che potrebbe opporre nei confronti dell'EdP al fine di rifiutare il pagamento da quest'ultima richiesto.

- l'ente garante si impegna, in deroga ad ogni eventuale contraria previsione normativa, a rimanere obbligato ad onorare la garanzia – per un determinato periodo temporale – anche a seguito della scadenza dell'obbligazione principale ed anche qualora l'EdP non abbia avviato e/o abbia continuato apposite istanze contro il FdS.
- Può essere richiesto adeguamento della entità della garanzia, in corso d'anno, in caso di variazioni significative del fatturato medio mensile da parte del service provider.

4.2 DESCRIZIONE DEGLI ELEMENTI UTILIZZATI PER DEFINIRE LA REMUNERAZIONE DEL FORNITORE DEL SERVIZIO SET¹

La remunerazione corrisposta dall'EdP al FdS consiste in una percentuale dell'importo dei pedaggi fatturati dall'EdP nei confronti del FdS stesso, importo che costituisce anche la base per la fatturazione del FdS ai propri clienti. Il suddetto importo includerà all'interno quegli eventuali importi da pedaggio non riscossi dal FdS, essendo quest'ultimo obbligato a garantire il pagamento pro-soluto nei confronti dell'EdP.

Il criterio di calcolo della fee di spettanza presenta una remunerazione che segue una tabella con una progressione decrescente in base ai livelli di fatturato generati dal FdS al fine di garantire una remunerazione più elevata nella fase di start up, quando il peso degli investimenti occorrenti per l'avvio del servizio è più impattante per l'operatore e progressivamente decrescente al crescere dei volumi quando il costo marginale delle operazioni di incasso e pagamento diventa meno impattante per l'operatore medesimo.

Il criterio di remunerazione è applicato ai fornitori del S.E.T. in modo trasparente, non discriminatorio e identica per tutti i fornitori del S.E.T. accreditati al settore del S.E.T. di competenza.

Sui pedaggi che la Concessionaria fatturerà alla Società per i transiti rilevati tramite OBE in uscita presso le stazioni della/e tratta/e di sua competenza, la Società ha diritto a ricevere una commissione in misura percentuale del relativo pedaggio fatturato a norma dell'art. 3, comma 3, terzo periodo del DPR 633/72 con le modalità indicate nel Contratto di servizio, riferito al totale delle transazioni trasmesse giornalmente e convalidate dalla Società, secondo quanto segue.

Per il pedaggio fatturato nell'anno:

- fino a Euro 10 milioni, la commissione sarà pari allo 0,50%;
- da Euro 10 milioni a Euro 250 milioni la commissione sarà pari allo 0,45%;
- da Euro 250 milioni a Euro 300 milioni la commissione sarà pari allo 0,43%;
- oltre Euro 300 milioni, la commissione sarà pari allo 0,35%.

In caso di superamento in corso d'anno delle soglie di importo di pedaggio fatturato, la diversa commissione si applicherà al momento di superamento della soglia in questione, salvo eventuali conguagli da calcolare tra le Parti entro il 31 marzo dell'anno successivo all'anno di riferimento di detto fatturato.

¹ E' stato attivato un tavolo di confronto in merito allo «Study on the Remuneration of EETS (European Electronic Toll Service)» redatto dalla DG Moove per aggiornare il criterio per la remunerazione degli operatori di telepedaggio perseguendo l'efficienza in termini di costi e per ridurre gli oneri connessi al pagamento del pedaggio. Ad esito di tale confronto il documento potrà essere emendato sul punto.

5 SEZIONE 5 – ELENCO DEI FORNITORI DEL SET CON I QUALI L'ESATTORE DEL PEDAGGIO HA FIRMATO UN CONTRATTO SET

Ragione Sociale Fornitore del Servizio	AXXES S.A.S.				
Nome abbreviato	AXXES				
Dominio Web	www.axxes.fr/it/				
e-mail per informazioni					
e-mail certificata (PEC)	axxes-pec@legalmail.it				
Partita IVA/Codice Fiscale	FR40482930385				
Sede Legale					
Via	n°	CAP	Città	Provincia	Nazione
Rue des Cuirassiers	15	69487	Lyon	Lyon	Francia

Ragione Sociale Fornitore del Servizio	UNIPOLTECH S.P.A.				
Nome abbreviato	AlfaEvolution Technology (oggi UnipolTech S.p.A.)				
Dominio Web	www.unipoltech.com/it				
e-mail per informazioni					
email certificata (PEC)	unipoltech@pec.unipol.it				
Partita IVA/Codice Fiscale	03740811207				
Sede Legale					
Via	n°	CAP	Città	Provincia	Nazione
Via Stalingrado	37	40128	Bologna	Bologna	Italia

Ragione Sociale Fornitore del Servizio	TELEPASS S.P.A.				
Nome abbreviato	TELEPASS				
Dominio Web	www.telepass.com/it				
e-mail per informazioni					
email certificata (PEC)	telepass@pec.telepass.it				
Partita IVA/Codice Fiscale	09771701001				
Sede Legale					
Via	n°	CAP	Città	Provincia	Nazione
Via Laurentina	449	00142	Roma	Roma	Italia

Ragione Sociale Fornitore del Servizio	DKV EURO SERVICE GmbH + Co. KG				
Nome abbreviato	DKV				
Dominio Web	www.dkv-mobility.com/it				
e-mail per informazioni					
email certificata (PEC)	dkveuroservicegmbh@legalmail.it				
Partita IVA/Codice Fiscale	HRB 18161				
Sede Legale					
Via	n°	CAP	Città	Provincia	Nazione
Kaiserstrasse	28	83022	Rosenheim		Germania

Ragione Sociale Fornitore del Servizio	TollTickets GmbH				
Nome abbreviato	TollTickets				
Dominio Web	www.tolltickets.com/it/				
e-mail per informazioni					
email certificata (PEC)	tolltickets@pec.it				
Partita IVA/Codice Fiscale	DE119375450				
Sede Legale					
Via	n°	CAP	Città	Provinci a	Nazione
Balcke-Dürr-Alle	3	40882	Ratingen		Germania

Appendice 1 – LEGENDA

AISCAT	Associazione Italiana Società Concessionarie Autostradali e Trafori
Aiscat Servizi	Società di servizi controllata da AISCAT
CdS	Codice della Strada
CEN	Comitato Europeo per la Standardizzazione
Concessionario Autostradale	Società legata ad un Ente concedente tramite un contratto di concessione e la cui missione è quella di costruire, gestire e mantenere le autostrade di competenza
DSRC	Dedicated Short-Range Communications
EC	European Community – Comunità Europea
EdP	Esattore di pedaggio
EETS	European Electronic Toll Service
EFC	Electronic Fee Collection – Esazione Elettronica del Pedaggio
EMC	Electromagnetic Compatibility – Compatibilità Elettromagnetica
EN	European Norm – Norma Europea
ES	ETSI Standard (un tipo di documento standard)
ETSI	European Telecommunications Standards Institute
FdS	Fornitore del Servizio (SET)
IAP	Interoperable Application Profile
IC	Interoperability Constituent
IEC	International Electrotechnical Commission
ISO	International Organization for Standardization
KPI	Key Performance Indicator
MIT	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
MS	Member State
NB	Notified Body
OBE	On-Board Equipment
OBU	On-Board Unit
ON	Organismo Notificato
PICS	Protocol Implementation Conformance Statement
Rete Interconnessa	rete autostradale priva di barriere di delimitazione delle competenze tra EdP diversi
RSE	Road side Equipment
RSU	Road side Unit
SET	Servizio Europeo di Telepedaggio
SIT	Servizio Interoperabile di Telepedaggio
SLA	Service Level Agreement
Sistema Semi-Chiuso	Sistema di esazione canalizzata caratterizzato da forfetizzazione dell'importo da corrispondere come pedaggio, che viene determinato, per lunghezza, con criteri convenzionali
Sistema Chiuso	sistema di esazione canalizzata caratterizzato da un punto di entrata ed un punto di uscita il cui pedaggio è calcolato sulla base dei Km percorsi
Sistema Aperto	Sistema di esazione in portale free flow multilane virtualmente canalizzato, caratterizzato da forfetizzazione dell'importo da corrispondere come pedaggio, che viene determinato, per lunghezza, con criteri convenzionali
TC	Technical Committee
TDS	Toll Domain Statement