



Tronco A21 Torino-Piacenza

Dichiarazione di Settore S.E.T.

Premessa	3
1 Dati della Concessionaria	3
2 Tecnologie adottate dall'Esattore del Pedaggio e standard di riferimento.....	3
3 Dati contestuali di pedaggio.....	3
3.1 Definizione del settore del S.E.T.	3
3.2 Carattere del pedaggio e principi di riscossione.....	4
3.3 Dichiarazioni di pedaggio richieste.....	6
3.4 Parametri per il calcolo del pedaggio	7
3.5 Procedure di aggiornamento dei dati del Registro.....	11
4 Dichiarazione del Settore SET.....	11
4.1 Procedure di Certificazione di un Fornitore del SET/SIT-MP	11
5 Risoluzione delle controversie.....	12
6 Elenco dei fornitori del SET con i quali l'Esattore ha contratto alla data del presente documento	12

Premessa

Questo documento, diretto ai Fornitori dei servizi SET (Servizio Europeo di Telepedaggio) e SIT-MP (Servizio Interoperabile italiano di Telepedaggio per Mezzi Pesanti), è redatto in base a quanto richiesto dalla Decisione della Commissione Europea 2009/750/EC. Il rispetto dei requisiti seguenti è condizione per la stipula di un contratto come Fornitore dei Servizi nel settore del comparto autostradale italiano. La Società Concessionaria è identificata anche col nome di Esattore del Pedaggio.

1 Dati della Concessionaria

Esattore di Pedaggio (Ragione Sociale):

Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza S.p.A.

Sede Legale: Via Bonzanigo, 22 – 10144 TORINO – ITALIA

Nome abbreviato: S.A.T.A.P. S.p.A.

Dominio Web: <http://www.satapweb.it>

Mail per informazioni: set@satapweb.it

Partita IVA 00486040017– Codice Fiscale: 00486040017

Capitale Sociale: € 158.400.000,00 interamente versato

2 Tecnologie adottate dall'Esattore del Pedaggio e standard di riferimento

- Tecnologia Primaria ETC per gli impianti di terra: DSRC a 5.8 GHz, conforme alla normativa ETSI ES 200 674-1.
- Le modalità di scambio tra l'Esattore del Pedaggio e il Fornitore del Servizio SET/SIT-MP saranno basate sullo standard EN 12855:2015.

3 Dati contestuali di pedaggio

3.1 Definizione del settore del S.E.T.

L'Esattore del Pedaggio è titolare di apposita Convenzione di Concessione rilasciata dall'Ente Concedente ANAS S.p.A., originariamente sottoscritta in data 21/02/1963, successivamente siglata in data 10/10/2007 e divenuta efficace in forza di quanto disposto dall'art. 8 duodecies, comma 2, della legge n. 101/08 e, in ottemperanza a quanto previsto nella citata Convenzione e delle indicazioni del Concedente rese con comunicazione prot. N. 10700 del 09/06/2017, sta provvedendo a proseguire nella gestione, per la costruzione e l'esercizio dell'autostrada A21 Torino - Alessandria - Piacenza, dei suoi prolungamenti e raccordi, elencati nella tabella seguente:

TABELLA TRATTE AUTOSTRADALI DI COMPETENZA

Codice Autostrada	Codice Rete ¹	Tipologia di sistema	Denominazione dell'Autostrada	Km
A21	1/34	Chiuso/Semichiuso	Autostrada A21 Torino-Alessandria-Piacenza	164,9

(1): La denominazione "Rete" identifica un Settore di Pedaggio. Nel caso specifico del Sistema Chiuso Interconnesso riunisce più Settori di Pedaggio connessi, appartenenti a più Esattori del Pedaggio.

Nella tabella seguente sono elencate tutte le stazioni di competenza dell'Esattore.

TABELLA STAZIONI DI COMPETENZA

Codice Autostrada	Codice Rete ¹	Codice Stazione ¹	Denominazione Stazione
A21	34	446	Villanova Svincolo
A21	1	445	Villanova d'Asti
A21	1	447	Asti Ovest
A21	1	448	Asti Est
A21	1	449	Felizzano
A21	1	451	Alessandria Ovest
A21	1	452	Alessandria Est
A21	1	455	Voghera
A21	1	456	Casteggio Casatisma
A21	1	457	Broni Stradella
A21	1	458	Castel San Giovanni
A21	1	459	Piacenza Ovest

(1): L'unione dei codici delle colonne 2 e 3 (rispettivamente 3 e 5 caratteri) identifica i Charge Object, così come definiti nei processi di back office basati sulla norma EN 12855:2015.

Le tratte autostradali di competenza dell'Esattore del Pedaggio sono dettagliate e reperibili sul sito internet della società alla url: www.satapweb.it

3.2 Carattere del pedaggio e principi di riscossione.

Il pedaggio è un corrispettivo dovuto alla Società Concessionaria - alla quale è stata affidata, con contratto, la gestione dell'infrastruttura - commisurato alla classe di appartenenza del veicolo e a una percorrenza chilometrica. Il pedaggio, per ciascuna percorrenza, è determinato dal prodotto dei chilometri attribuiti alla percorrenza stessa per la tariffa unitaria di competenza. A tale importo si aggiungono le maggiorazioni (sovracanone di concessione) 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 dalla concessionaria. All'importo ottenuto si deve aggiungere l'IVA in misura legata alla 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 della concessionaria 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'Esattore del Pedaggio si impegna a comunicare tempestivamente al Fornitore del servizio 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.

I sistemi di calcolo del pedaggio possono essere di diversi tipi e sono specificati nel contratto che ogni Esattore del Pedaggio ha con l'Ente Concedente, in particolare si distinguono, e se ne dà descrizione nel seguito, i sistemi "chiuso", "semichiuso" e "aperto". La rete in concessione dell'Esattore del Pedaggio presenta le caratteristiche di sistema Chiuso.

i. Sistema chiuso

L'esazione avviene attraverso stazioni di uscita con piste canalizzate dotate di apparecchiature in grado di rilevare i veicoli, effettuare la corretta classificazione in base a parametri fisici oggettivi (così come specificato nella carta dei servizi della concessionaria) e di calcolare la distanza chilometrica relativa alla percorrenza effettuata. Questa percorrenza è determinata 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 la concessionaria all'ente concedente.

- **Sistema chiuso interconnesso**

E' un particolare Sistema Chiuso costituito da una rete fisicamente interconnessa di autostrade, gestita per le porzioni di loro competenza da più Concessionari che hanno fra loro sottoscritto un Accordo di Interconnessione. Questo Accordo specifica che:

- le caratteristiche tecniche delle stazioni di entrata e di uscita - cioè il protocollo usato nell'interazione Front End fra RSE (Road Side Equipment) ed OBE (On Board Equipment) - sono le stesse per ogni Concessionario;

- ogni Concessionario è delegato a richiedere al Service Provider il pagamento di pedaggi relativi a percorsi che terminano su una delle sue stazioni di uscita, anche quelli che possono essere iniziati nella stazione di entrata di un altro Concessionario e/o possono avere attraversato porzioni di autostrada di competenza di un altro Concessionario;
- il Service Provider, per poter far partire il servizio, dovrà stipulare il contratto di accettazione del sistema SET con tutte le Concessionarie del Sistema Interconnesso Chiuso.

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.

ii. Sistema semichiuso

L'esazione avviene attraverso stazioni di uscita con piste canalizzate dotate di apparecchiature in grado di rilevare i veicoli, effettuare la corretta classificazione in base a parametri fisici oggettivi (così come specificato nella carta dei servizi della concessionaria) e associare alla percorrenza una lunghezza. La percorrenza può essere calcolata in maniera corrispondente al tratto percorso (nel caso di unicità di percorso che insiste sulla stessa stazione di esazione) oppure assegnata su base convenzionale, nel caso di alternative di percorso che insistono sulla stessa stazione di esazione. La gestione dell'esazione è del tutto uguale a quella descritta per il Sistema Chiuso.

3.3 Dichiarazioni di pedaggio richieste

Le dichiarazioni, che vengono scambiate fra l'Esattore di pedaggio e Fornitore S.E.T., contengono i dati riferiti al transito per consentire l'addebito al cliente finale del pedaggio dovuto e sono:

- Sistema chiuso
 - 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 semichiuso
 - a. Stazione di pagamento univocamente identificata;
 - b. Senso di transito;

- c. Data ed orario del Transito;
- d. Classe del Veicolo;
- e. Importo del pedaggio;
- f. Codice identificativo del Cliente.

3.4 Parametri per il calcolo del pedaggio

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

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 Nuovo Codice della Strada – D. lgs. 30 aprile 1992 n. 285; sono esentati dal pagamento del pedaggio i veicoli esattamente individuati dall'art. 373 comma 2 del D.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495.

β = Parametri di classificazione dei veicoli

I parametri di classificazione per il calcolo del pedaggio possono essere di diversi tipi e sono specificati nel contratto che ogni Esattore del Pedaggio ha con l'Ente Concedente.

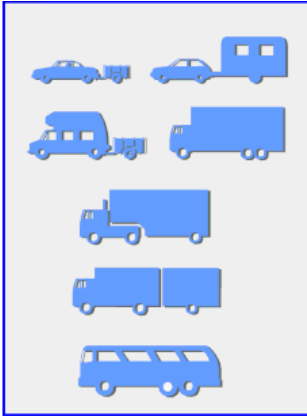
Vedi schema della classificazione dei veicoli "Sistema Assi-Sagoma" qui di seguito riportato:



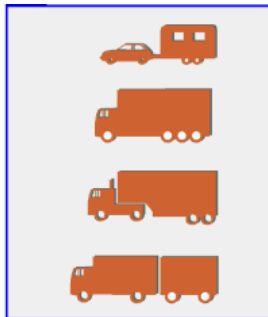
A - Autoveicoli a 2 assi con altezza al primo asse fino a m 1,30



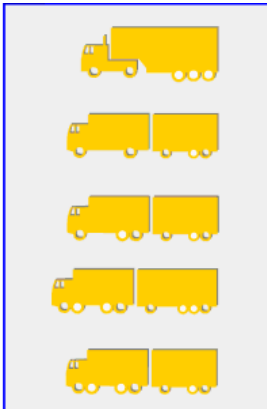
B - Motocarri, autoveicoli a 2 assi con altezza al primo asse superiore a m 1,30



3 - Autoveicoli a 3 assi



4 - Autoveicoli a 4 assi



5 - Autoveicoli a 5 o più assi

y = Parametri di tariffazione (tratte di pianura/montagna)

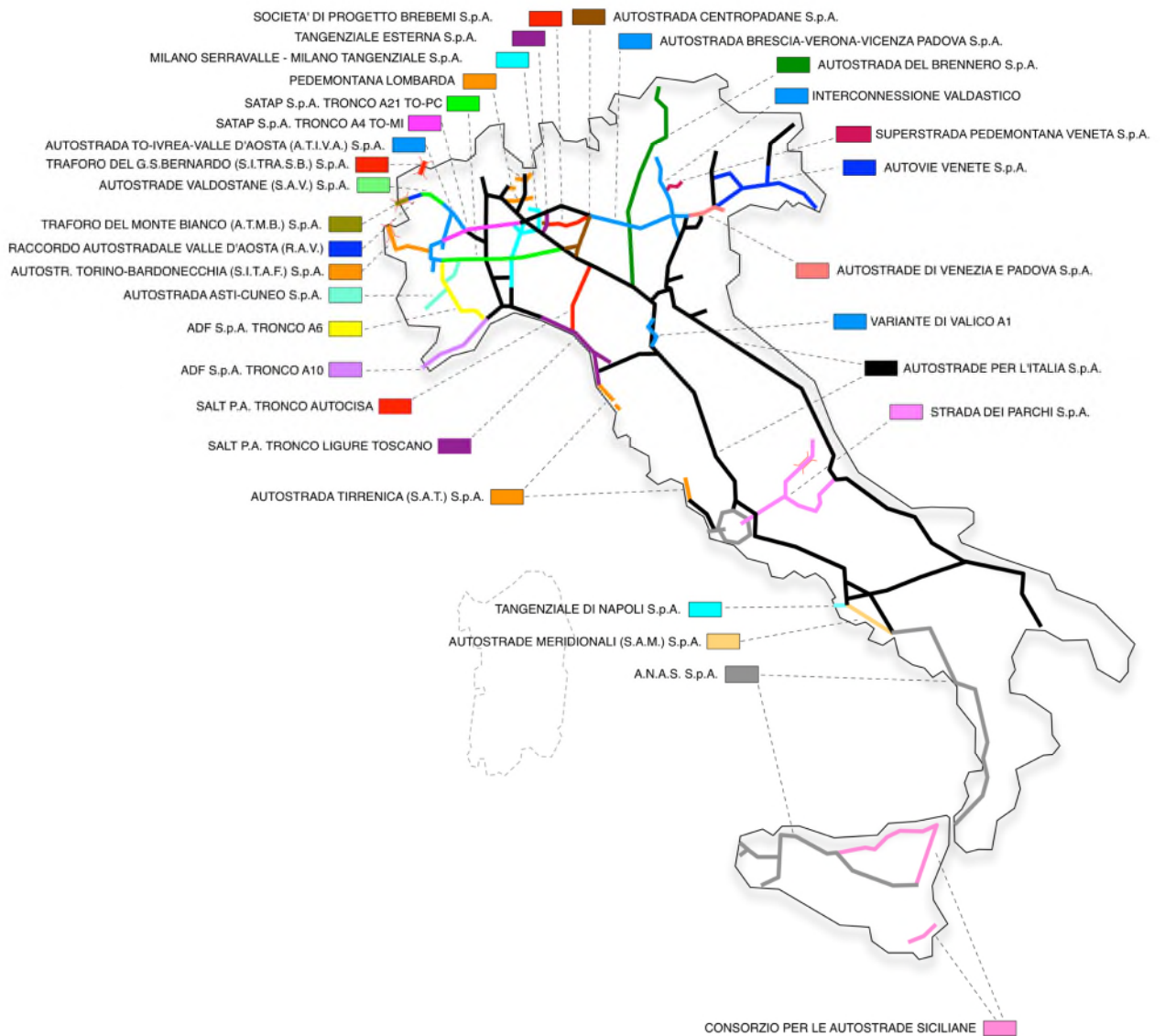
Nell'ambito della concessione la tariffa unitaria chilometrica applicata alle classi veicolari può essere differenziata, in ottemperanza ai contenuti della Convenzione, in maniera commisurata ai costi specifici di costruzione e gestione della tratta in oggetto, nonché in ragione di specificità di configurazione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

Φ = Descrizione topologica della rete (e.g. inizio/fine tratte elementari)

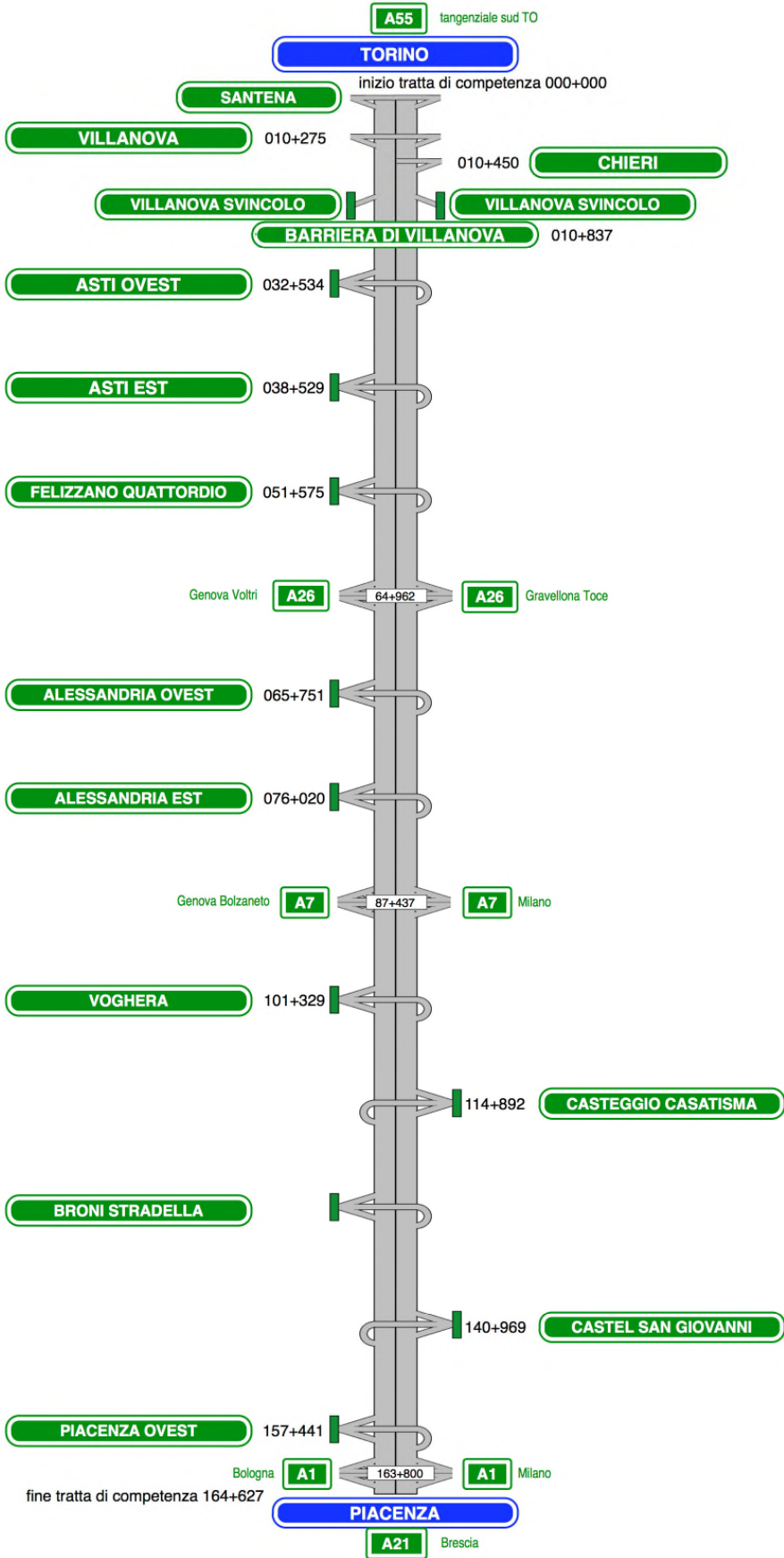
Per la comprensione di questo parametro, si vedano gli schemi rappresentativi di seguito riportati:

a. Schema grafico del contesto SET/SIT-MP:

RETE AUTOSTRADALE DI COMPETENZA



b. Schema grafico della rete dell'Esattore del Pedaggio



La rete (o i tratti interessati) dell'Esattore del Pedaggio fa parte del Sistema Chiuso interconnesso Italiano, la cui gestione è condivisa insieme ad altre Società Concessionarie italiane. Tutte le Concessionarie che gestiscono il Sistema Chiuso Interconnesso Italiano hanno sottoscritto una "Convenzione di interconnessione" che regola i loro rapporti per gli aspetti tecnici, gestionali, economici e legali. L'Esattore del Pedaggio procede a operare nelle stazioni di propria competenza gli incassi di tutti i pedaggi relativi a percorsi effettuati sulle proprie tratte e, in forza della Convenzione di interconnessione in essere con le altre concessionarie autostradali italiane, è delegato ad effettuare anche l'incasso degli importi riferiti ai transiti autostradali che hanno interessato tratti interconnessi di competenza di altre Concessionarie.

In tali casi l'Esattore del Pedaggio provvede a ripartire alle altre Concessionarie interessate gli importi di rispettiva competenza, sempre in forza dei predetti accordi interni in essere.

Per le caratteristiche proprie dell'Accordo di Interconnessione sopra citato, il Fornitore del SET/SIT-MP dovrà stipulare il contratto di accettazione del servizio SET/SIT-MP con tutte le CONCESSIONARIE i cui percorsi sono regolamentati gestionalmente da tale accordo. Il Servizio non potrà essere avviato prima della conclusione di tutti i relativi contratti.

3.5 Procedure di aggiornamento dei dati del Registro

L'Esattore del Pedaggio metterà a disposizione del Fornitore del SET/SIT-MP l'aggiornamento dei dati pubblicati nel Registro del S.E.T., incluse le informazioni sulle procedure di aggiornamento delle tariffe, come previsto dalla Decisione 2009/750/EU.

4 Dichiarazione del Settore SET

4.1 Procedure di Certificazione di un Fornitore del SET/SIT-MP

Gli Esattori del Pedaggio italiani hanno concordato di affidare la procedura di accoglienza dei nuovi Fornitori del SET/SIT-MP nonché la valutazione di idoneità all'uso per l'interoperabilità alla Società Aiscat Servizi, istituita presso AISCAT. Aiscat Servizi pertanto verificherà:

- La capacità professionale degli Emittenti così come la loro solidità finanziaria;
- L'Idoneità all'Uso dei Componenti di Interoperabilità proposti;

Aiscat Servizi metterà a disposizione ai Fornitori tutta la documentazione necessaria per ottenere la qualifica di Fornitori del SET/SIT-MP nelle autostrade Italiane, previa sottoscrizione di un accordo di confidenzialità. Su richiesta da parte dei candidati Aiscat Servizi fornirà:

- Il contratto tipo;
- Allegato A: Organizzazione e Procedure

- Allegato B: Documento di supporto al Fornitore del Servizio per le procedure di certificazione dei sistemi di comunicazione dati
- Allegato C: Aspetti tecnici dello scambio dati e Dichiarazione di Conformità dell'Implementazione del Protocollo (PICS)
- Allegato D: Schede test VCCF-BO-EE per le prove di idoneità all'uso degli OBE SET/SIT-MP
- Allegato E: Lista Società Concessionarie;
- Allegato F: 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: Schema di Garanzia

Per ulteriori informazioni e per i riferimenti della Società Aiscat Servizi consultare il sito www.aiscatservizi.com

5 Risoluzione delle controversie

In caso di controversie, queste saranno trattate dinanzi l'Organismo di Conciliazione istituito e definito dalla Repubblica Italiana ai sensi della Decisione 2009/750/EC presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Qualora la controversia non dovesse trovare definitiva soluzione in tale sede sarà competente il Foro di Torino.

6 Elenco dei fornitori del SET con i quali l'Esattore ha contratto alla data del presente documento

Ragione Sociale Fornitore del SET					
Nome Abbreviato					
Dominio Web		Mail per informazioni			
P. IVA					
Sede Legale					
Verifica piano di gestione dei Rischi					
VIA	N°	CAP	CITTA'	PROVINCIA	NAZIONE