



TOLL DOMAIN STATEMENT

SOCIETÀ AUTOSTRADE VALDOSTANE - SAV S.p.A.

ANNO 2023

INDICE

1	DATI ESATTORE DI PEDAGGIO	4
2	TECNOLOGIE ADOTTATE PER IL SERVIZIO EUROPEO DI TELEPEDAGGIO.	5
3	CONDIZIONI PROCEDURALI E COMMERCIALI	6
3.1	CONDIZIONI PROCEDURALI	6
3.1.1	Politica relativa alle transazioni di pedaggio	6
3.1.2	Procedure ed accordo sul livello dei servizi	7
3.1.3	Politica relativa alla fatturazione	7
3.1.4	Politica relativa ai pagamenti	7
3.1.5	Organo di conciliazione	8
3.2	CONDIZIONI COMMERCIALI	9
3.3	EVENTUALE FORNITORE DI SERVIZI PRINCIPALE	10
3.4	FASI DELL'ACCREDITAMENTO DI UN FORNITORE DEL SERVIZIO SET	11
3.4.1	DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROCEDURA	11
3.4.1.1	Procedura di accreditamento: Fase Logica 1	14
3.4.1.2	Procedura di accreditamento: Fase Logica 2	15
3.4.1.3	Procedura di accreditamento: Fase Logica 3	16
3.4.2	DURATA INDICATIVA DELLA PROCEDURA DI ACCREDITAMENTO	17
3.4.3	CERTIFICATI E PROVE DI LABORATORIO E SUL CAMPO RICHIESTE	18
3.4.4	COSTI INDICATIVI DELLA PROCEDURA DI ACCREDITAMENTO	18
3.5	DATI CONTESTUALI DI PEDAGGIO	19
3.5.1	DEFINIZIONE DEL SETTORE DEL S.E.T.	19
3.5.2	CARATTERE DEL PEDAGGIO E PRINCIPI DI RISCOSSIONE	22
3.5.2.1	SISTEMA CHIUSO	22
3.5.2.2	SISTEMA CHIUSO INTERCONNESSO	23
3.5.2.1	SISTEMA SEMI-CHIUSO	24
3.5.2.2	SISTEMA APERTO	24
3.5.3	SEGNALETICA DI TELEPEDAGGIO	25
3.5.4	DICHIARAZIONI DI PEDAGGIO RICHIESTE	25
3.5.5	PARAMETRI PER IL CALCOLO DEL PEDAGGIO	27
3.5.5.1	FUNZIONE DI CALCOLO DEL PEDAGGIO	27
3.5.5.1	MODULAZIONI TARIFFARIE	28
4	GARANZIA BANCARIA ED ELEMENTI PER LA REMUNERAZIONE DEL FDS	31
4.1	Garanzia Bancaria	31
4.1.1	Requisiti dell'ente garante	31
4.1.2	Tipologia di garanzia richiesta	31
4.1.3	Criteri di determinazione dell'importo della garanzia	31
4.1.4	Caratteristiche della garanzia	31
4.2	DESCRIZIONE DEGLI ELEMENTI UTILIZZATI PER DEFINIRE LA REMUNERAZIONE DEL FORNITORE DEL SERVIZIO SET	32

5	SEZIONE 4- ELENCO DEI FORNITORI DEL SET CON I QUALI L'ESATTORE DEL PEDAGGIO HA FIRMATO UN CONTRATTO SET	33
	APPENDICE 1 – LEGENDA	36

1 DATI ESATTORE DI PEDAGGIO

Ragione Sociale Esattore di pedaggio		Società Autostrade Valdostane – SAV S.p.a.			
Sede Legale					
Via	n°	CAP	Città	Provincia	Nazione
Strada Barat	13	11024	Chatillon	AO	ITALIA
Nome abbreviato	SAV S.p.a.				
Dominio Web	www.sav-a5.it				
e-mail per informazioni	sav@a5sav.it				
e-mail Certificata (PEC)	sav.direzione@postecert.it				
Partita IVA/Codice Fiscale	00040490070 / 00040490070				

La Società Autostrade Valdostane – SAV S.p.a. 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'Esattore del Pedaggio (EdP) e il Fornitore del Servizio (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 MeshedDiscrete

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 (vedi Par. 3.5.2.2) 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 Semichiuso**

- a. stazione di pagamento 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

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 inclusi nel Toolbox
- 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 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 giorno di 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 per le Infrastrutture e 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 SAV S.p.A. (Fase 2), con il supporto di Aiscat Servizi per il coordinamento delle attività che prevedono una interconnessione (vedi Par. 3.5.2.2) 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-accredimento 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 capitolo 2 sopra citate).
 - Al termine della Fase 1 rilascio del benestare all'avvio della Fase 2, con comunicazione, anche per tramite di AISCAT, a tutte 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 AiS-FdS per prove di VCCF interconnessa (vedi Par. 3.5.2.2);
 - 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.
-
- **Fase 2 – accreditamento dei FdS da parte degli EdP e verifiche sul campo:**
 - In seguito al rilascio del Benestare da parte di AISCAT, richiesta formale da parte dei FdS ai singoli EdP di avvio della Fase 2;
 - Avvio delle seguenti attività parallele
 - A. Esecuzione della VCCF**

- 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 di queste attività, comunicazione dall'EdP ad AISCAT;
- Ricevuta la comunicazione dall'EdP, l'AISCAT provvede ad autorizzare l'avvio della successiva Fase 3 della procedura. Nel caso della rete interconnessa (vedi Par. 3.5.2.2), 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:

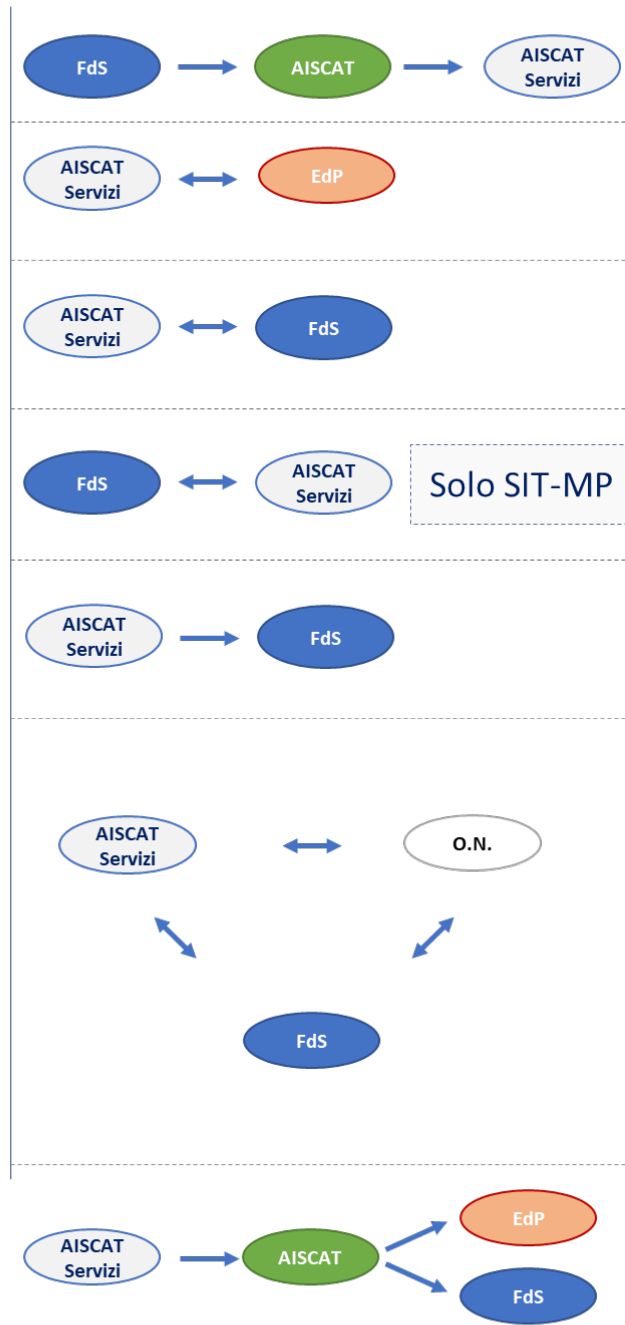
- L'avvio del servizio (limitato nel numero degli apparati per un primo periodo) avverrà contestualmente per tutte le società elencate al capitolo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** e sarà condizionato all'avvenuta comunicazione di positiva conclusione della procedura di Fase 2 da 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

Sequenza Attività

Fase 1

Interazione tra Attori

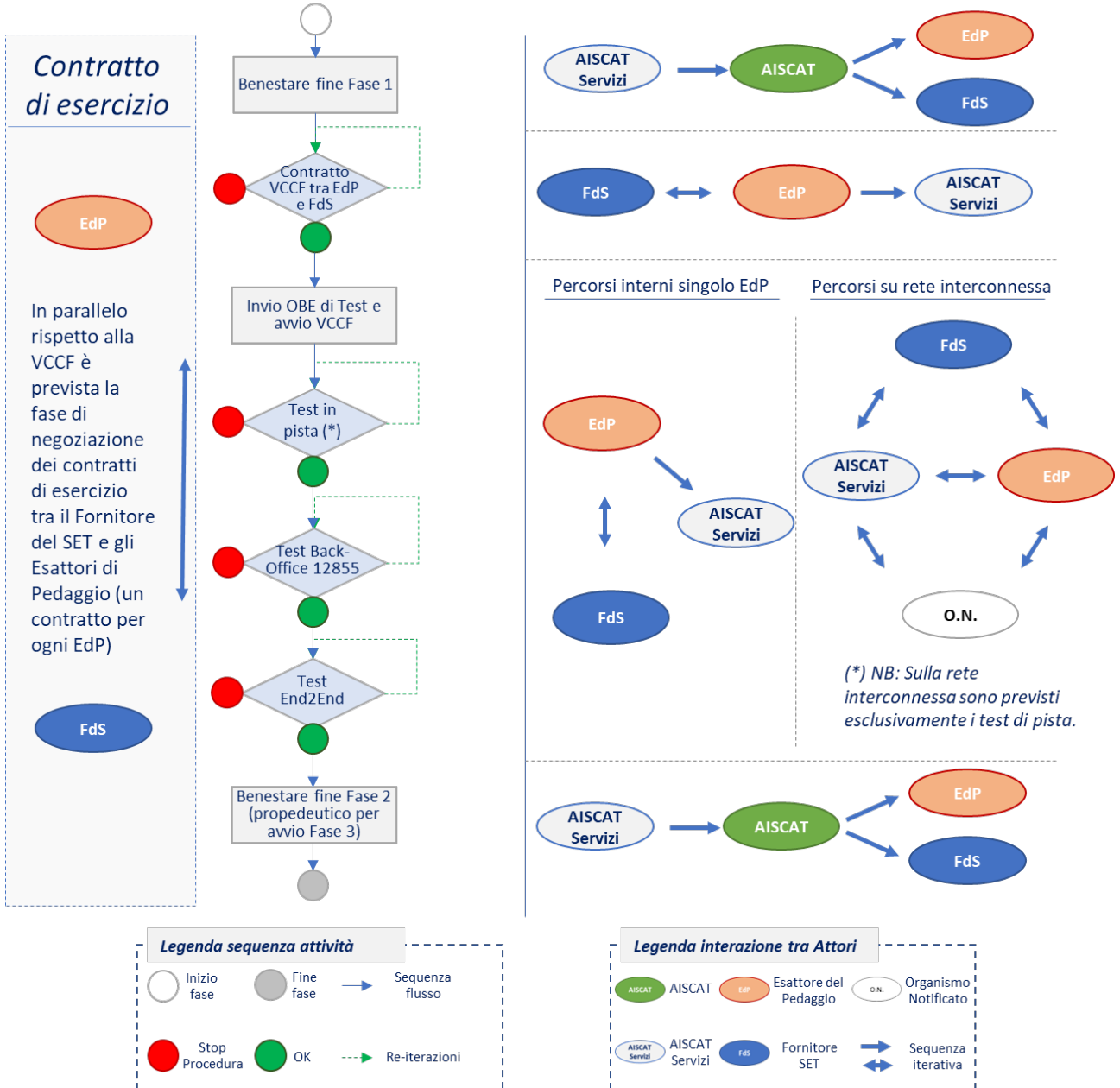


3.4.1.2 Procedura di accreditamento: Fase Logica 2

Sequenza Attività

Fase 2

Interazione tra Attori

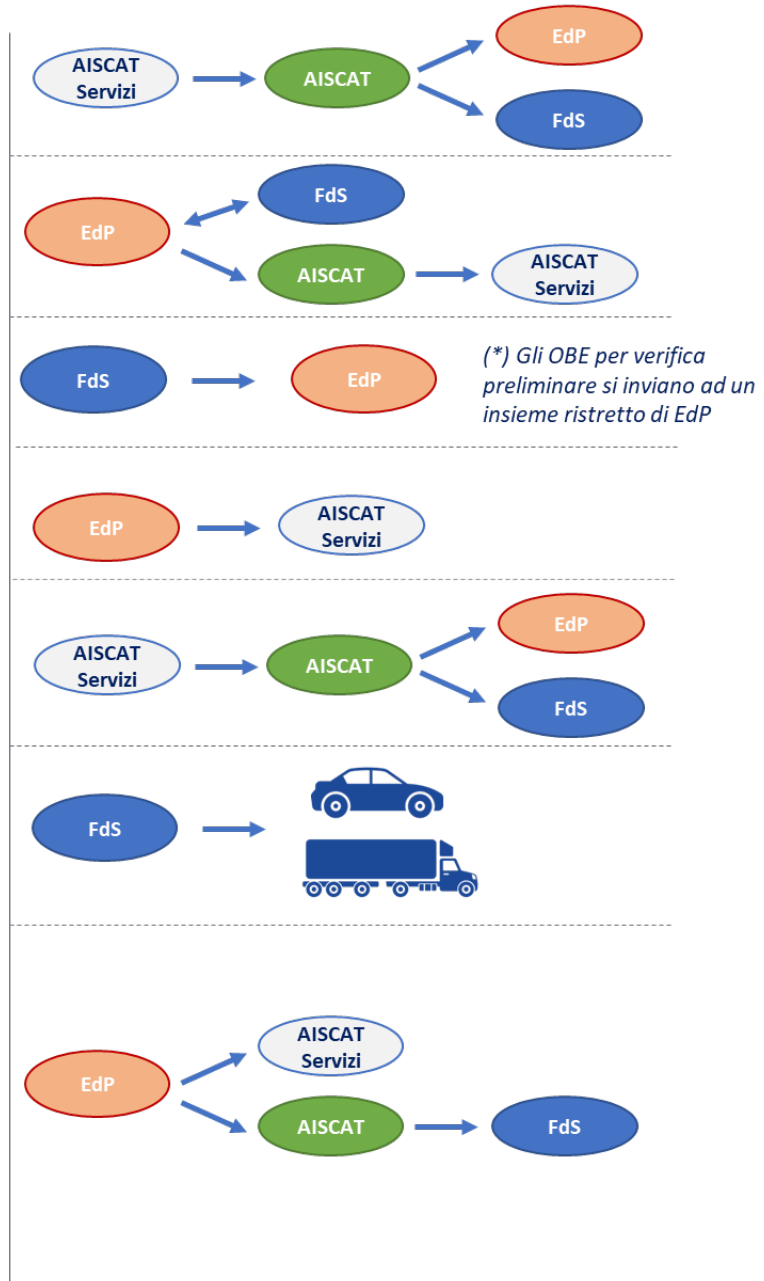
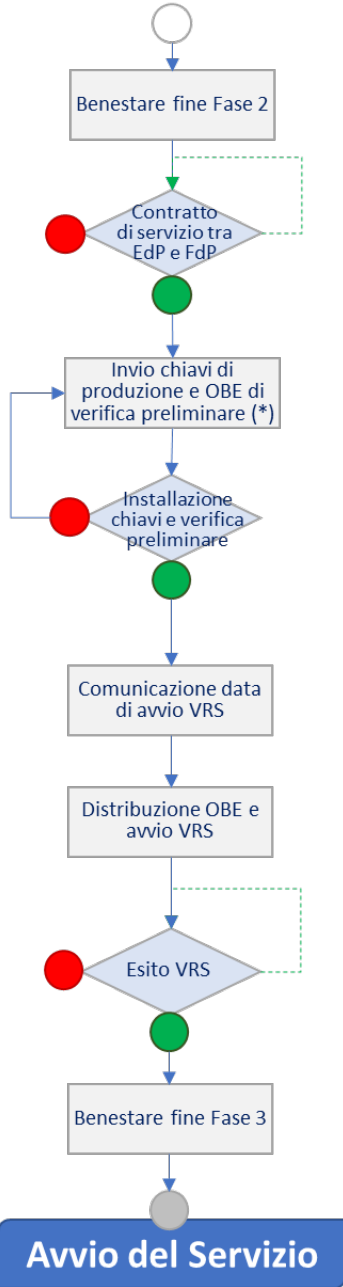


3.4.1.3 Procedura di accreditamento: Fase Logica 3

Sequenza Attività

Fase 3

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 AiS 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 nel 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 inferiore a € 16.000 + 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:
 - 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 (Figura 1), comprensiva delle tratte autostradali attualmente non a pedaggio.

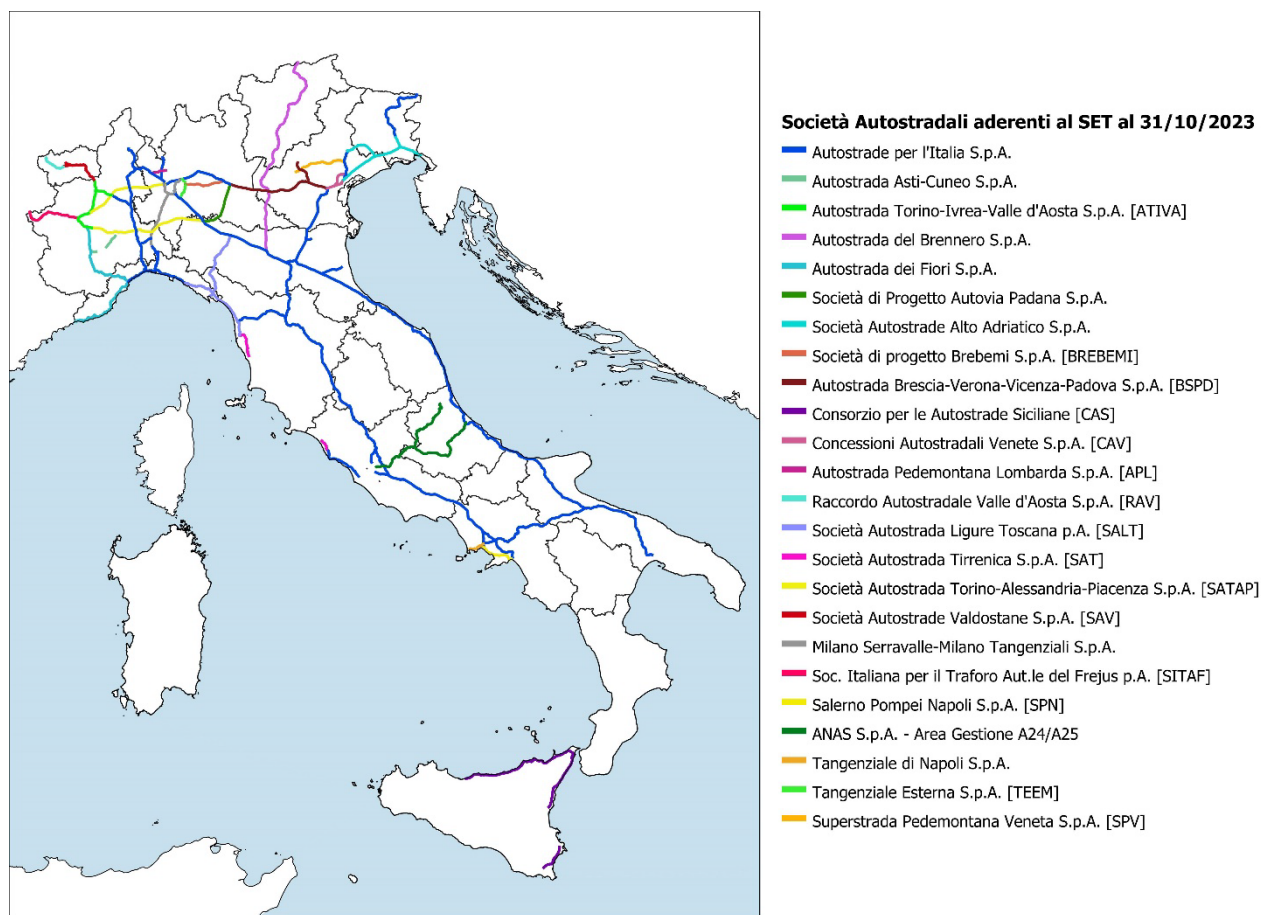


Figura 1: Sviluppo generale della rete autostradale italiana

3.5.1 DEFINIZIONE DEL SETTORE DEL S.E.T.

La Società Autostrade Valdostane SAV S.p.A. è Concessionaria per la costruzione e l'esercizio dell'Autostrada A5 Quincinetto-Aosta e raccordo Autostradale A5 – S.S. n. 27 del Gran San Bernardo, ai sensi della Convenzione di Concessione rilasciata dall'Ente Concedente ANAS S.p.A. sottoscritta in data 02.09.2009, approvata per effetto delle previsioni di cui alla L.191/2009 ed efficace con decorrenza dal 12.11.2010.

ILLUSTRAZIONE GRAFICA DELLA RETE DI COMPETENZA

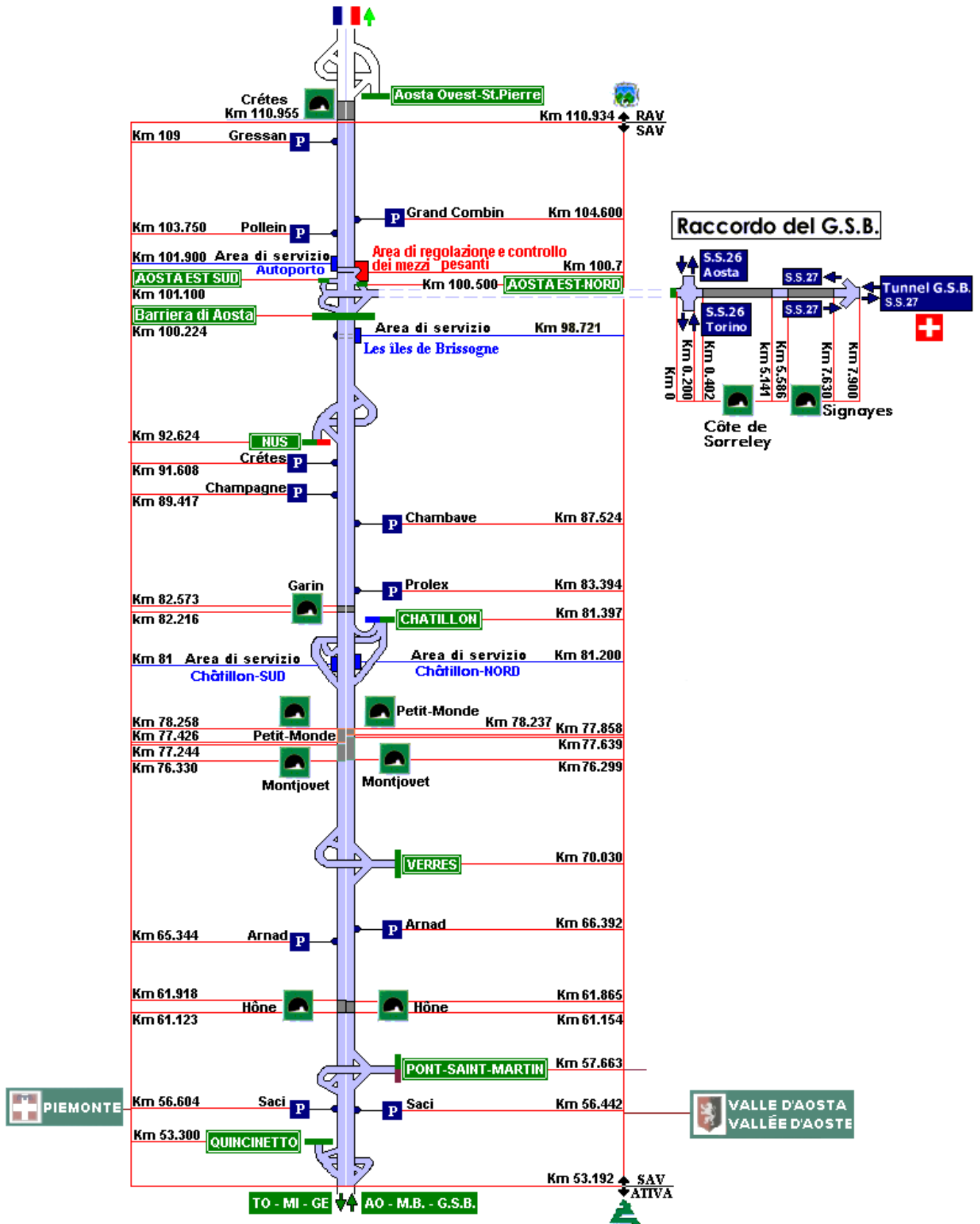


TABELLA TRATTA AUTOSTRADALE DI COMPETENZA

Codice Autostrada	Codice Rete ¹	Tipologia di sistema	Denominazione dell'Autostrada	Km
A5	1	Chiuso	Autostrada Quincinetto – Aosta e Raccordo A5-SS 27 del Gran San Bernardo	55,8
A5	34	Semichiuso	Autostrada Aosta Est – Aosta Ovest	11,6

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".

TABELLA STAZIONI AUTOSTRADALI DI COMPETENZA

Codice Autostrada	Codice Rete ²	Codice Stazione ²	Denominazione Stazione
A5	1	409	Pont-Saint-Martin
A5	1	410	Verrès
A5	1	411	Chatillon
A5	1	412	Nus
A5	1	413	Aosta Gran San Bernardo
A5	1	414	Aosta Monte Bianco
A5	34	469/997	Aosta Est Nord
A5	34	469/998	Aosta Est Sud

Nota²: l'unione dei codici delle colonne "Codice Rete" e "Codice Stazione" (rispettivamente a livello informatico di 3 e 5 caratteri) identifica i "Charge Object", così come definiti nei processi di *back office* basati sulla norma EN 12855:2015.

La tratta autostradale di competenza dell'Esattore del Pedaggio Società Autostrade Valdostane SAV S.p.A. è illustrata nel dettaglio sul sito Internet all'indirizzo www.sav-a5.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 eventuali successivi atti integrativi, la gestione dell'infrastruttura autostradale.

L'importo del pedaggio è funzione dei chilometri attribuiti alla singola percorrenza e 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 all'utente 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 Autostrade Valdostane S.p.A. ha con l'Ente Concedente.

La rete in concessione dell'EdP Società Autostrade Valdostane S.p.A. presenta le caratteristiche di sistema Chiuso e di sistema Semichiuso.

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, effettuare 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 Società Autostrade Valdostane S.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.

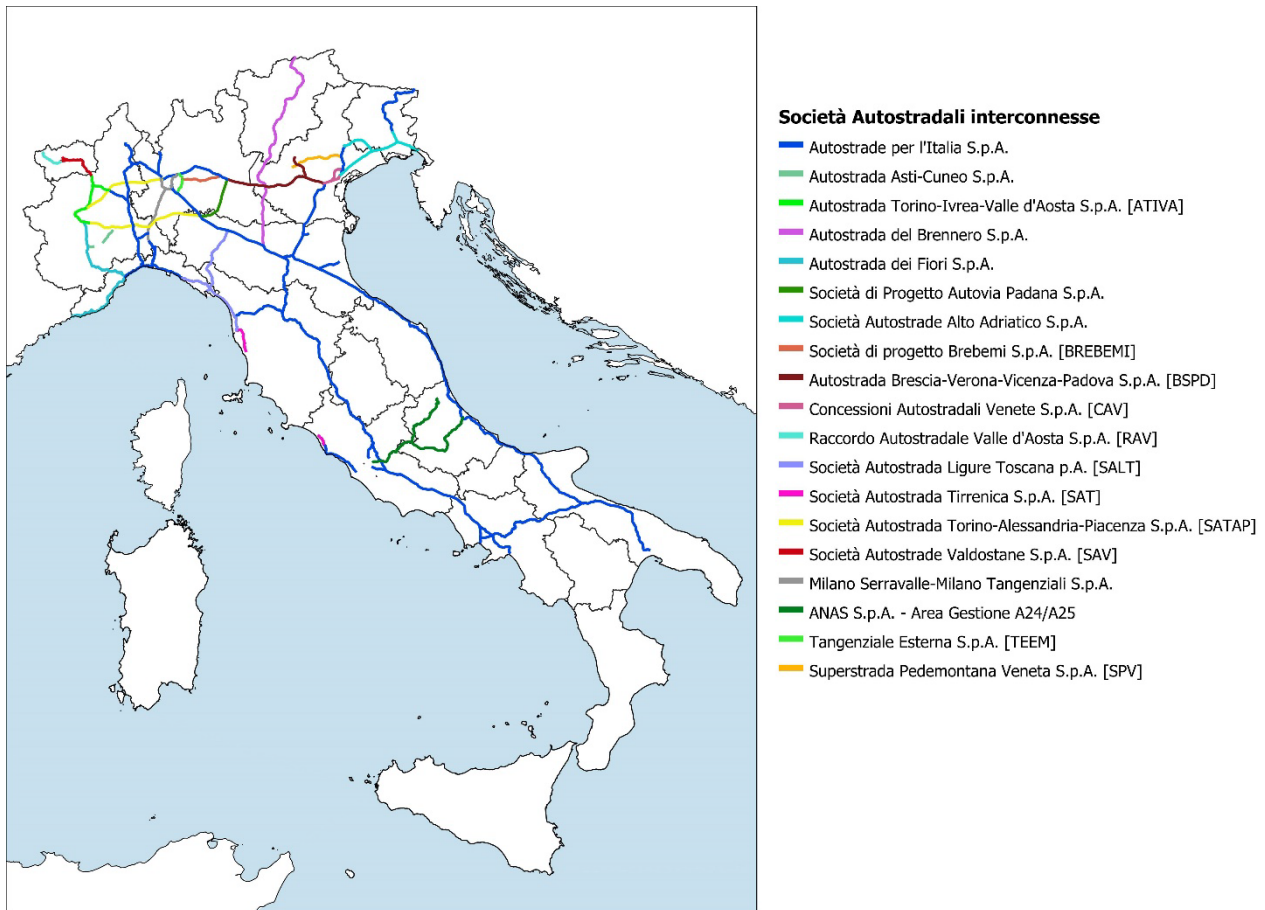


Figura 2: Sviluppo generale della rete interconnessa

3.5.2.1 SISTEMA SEMI-CHIUSO

L'esazione del pedaggio avviene attraverso stazioni di ingresso o 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" 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.

3.5.2.2 SISTEMA APERTO

L'esazione avviene attraverso portali Free Flow-Multilane posizionati sull'asse autostradale dotati di apparecchiature in grado di rilevare i veicoli ed effettuare 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 S.E.T. 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 S.E.T. 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 (vedi Par. 3.5.2.2) 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 Semichiuso**
 - a. stazione di pagamento e Direzione di transito, univocamente identificate;
 - b. data ed orario del transito;
 - 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-MP)

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").


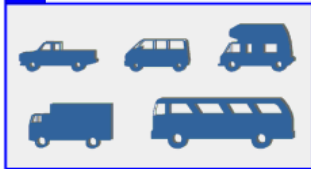
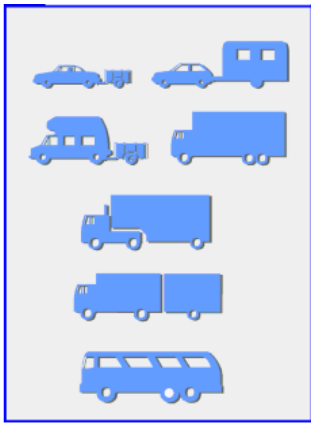
ii. β = parametri di classificazione (e.g. sistema assi-sagoma)

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	

3.5.5.1 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.

ESENZIONE TANGENZIALE

Il Protocollo d'intesa recante "Procedura a titolo sperimentale atta a razionalizzare i movimenti veicolari di transito interessanti i comuni della Plaine (Aosta) ai fini di una maggior fluidità e sicurezza dei traffici e di un contenimento del disagio ambientale" sottoscritto tra SAV, RAV e la Regione Autonoma Valle d'Aosta, è stato esteso anche agli utenti aventi diritto e dotati di apparato di telepedaggio idoneamente accreditati sulla base degli accordi del FdS di telepedaggio con gli Esattori di Pedaggio.

E' prevista la sottoscrizione di un'apposita "Proposta di Iniziativa" con il FdS per poter attivare la stessa dalla data di perfezionamento della proposta e fino al 31 dicembre 2023, salvo eventuali proroghe.

L'adesione da parte del cliente del FdS viene applicata automaticamente senza necessità di sottoscrizione di alcun modulo.

L'iniziativa relativa all'esenzione dei pedaggi per i transiti autostradali, senza limitazioni di classi di veicolo, è attuata esclusivamente per i percorsi che si originano e terminano sugli svincoli "a sistema aperto" di Aosta Est (da e per Monte Bianco) e Aosta Ovest

Saint- Pierre e viceversa e registrati elettronicamente tramite il corretto e regolare colloquio tra le infrastrutture delle stazioni di pagamento del pedaggio e l'apparato di telepedaggio e per tutti i clienti del Fornitore del Servizio, forniti di un apparato idoneamente accreditato e associato ad un veicolo di tutte le classi di pedaggio. In caso di apparato non letto o per cause di forza maggiore, sussista temporanea inagibilità di uscita alle stazioni autostradali di Aosta Est e/o Aosta Ovest St. Pierre, (incidente, blocco forzato, eventi naturali ...), SAV e RAV si riservano la facoltà di determinare o meno l'attribuzione del/i transito/i al fine di ottenere il beneficio. La liberalizzazione del pedaggio non si applica a tragitti che si originano o terminano su svincoli posti a monte o a valle del suddetto tratto, né per percorsi di più ampio respiro, artificiosamente frazionati con operazioni di uscita e rientro in autostrada. La gratuità non viene, inoltre, applicata quando non trascorrono almeno 30 minuti tra l'uscita di Aosta Gran San Bernardo ed il successivo rientro in autostrada alla stazione di Aosta Est (o viceversa) e quando l'entrata alla stazione di Aosta Est e l'uscita allo svincolo di Aosta Ovest/Saint - Pierre (o viceversa) passi più di 1 ora.

CONVENZIONE RESIDENTI VALLE D'AOSTA

Il Protocollo d'intesa recante "Procedura a titolo sperimentale di tariffe autostradali agevolate di persone fisiche residenti nella Regione Valle d'Aosta" sottoscritto tra SAV, RAV e la Regione Autonoma Valle d'Aosta, è stato esteso anche agli utenti aventi diritto e dotati di apparato di telepedaggio idoneamente accreditati sulla base degli accordi del FdS di telepedaggio con gli Esattori di Pedaggio.

E' prevista la sottoscrizione di un'apposita "Proposta di Iniziativa" con il FdS per poter attivare la stessa dalla data di perfezionamento della proposta e fino al 31 dicembre 2023, salvo eventuali proroghe.

L'adesione da parte del cliente del FdS viene applicata previa sottoscrizione del Modulo di Richiesta di Adesione da parte dell'utente autostradale interessato.

L'iniziativa relativa alla scontistica tariffaria del pedaggio autostradale prevede una riduzione del pedaggio a favore esclusivamente delle persone fisiche, pendolari, residenti in Valle d'Aosta che percorrono il tratto autostradale, prescelto all'atto dell'iniziativa, di competenza di SAV e/o RAV con transiti effettuati e registrati elettronicamente tramite il corretto e regolare colloquio tra le infrastrutture delle stazioni di pagamento del pedaggio e l'apparato di telepedaggio e per tutti i clienti del FdS forniti di un apparato idoneamente accreditato e associato ad un veicolo di classe tariffaria A. In caso di apparato non letto o per cause di forza maggiore, sussista temporanea inagibilità di uscita alle stazioni autostradali di Aosta Est e/o Aosta Ovest St. Pierre, (incidente, blocco forzato, eventi naturali ...), SAV e RAV si riservano la facoltà di determinare o meno l'attribuzione del/i transito/i al fine di ottenere il beneficio. Il beneficio, pari al 50% del pedaggio nominale in vigore al momento dell'effettuazione del transito, viene applicato al raggiungimento di almeno 4 spostamenti e multipli di 4, per un tetto massimo di 48 spostamenti nell'arco di un mese, ovvero sia dopo n. 4

spostamenti compiuti in andata e/o ritorno sulla tratta prescelta 2 di questi saranno esentati dal relativo pedaggio.

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 150 cc (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).

La durata della Modulazione Tariffaria per Motoveicoli è prevista attualmente fino al 31 dicembre 2023 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 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.

4 GARANZIA BANCARIA ED ELEMENTI PER LA REMUNERAZIONE DEL FDS

4.1 Garanzia Bancaria

4.1.1 Requisiti dell'ente garante

L'ente garante deve essere rappresentato da un primario istituto di credito Bancario. Tal ente, o un suo istituto di credito controllante, dovrà inoltre possedere un livello di rating minimo concordato con l'EdP 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, 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.

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

La remunerazione corrisposta dall'EdP al FdS consiste in una percentuale dell’importo dei pedaggi fatturato 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.

5 SEZIONE 4- ELENCO DEI FORNITORI DEL SET CON I QUALI L'ESATTORE DEL PEDAGGIO HA FIRMATO UN CONTRATTO SET

Ragione Sociale Fornitore del Servizio	AXXÈS S.A.S.				
Nome abbreviato	AXXÈS				
Dominio Web	www.axxes.eu				
e-mail per informazioni					
e-mail certificata (PEC)	axxes-pec@legalmail.it				
Partita IVA/Codice Fiscale	IT00116959990				
Sede Legale					
Via	n°	CAP	Città	Provincia	Nazione
rue des Cuirassiers	15	69487	Lyon cedex 03	Lyon	Francia

Ragione Sociale Fornitore del Servizio	UnipolTech S.p.A.				
Nome abbreviato	UnipolTech S.p.A.				
Dominio Web	www.unipoltech.com				
e-mail per informazioni	Reclami: reclamitelepedaggio@unipoltech.it Legale e Privacy: legaleprivacy@unipoltech.it Supporto tecnico: supportotecnico@unipoltech.it Amministrativo: admintelepedaggio@unipoltech.it Assistenza: assistenzatelepedaggio@unipoltech.it				
e-mail certificata (PEC)	unipoltech@pec.unipol.it				
Partita IVA/Codice Fiscale	03740811207 / 03506831209				
Sede Legale					
Via	n°	CAP	Città	Provincia	Nazione
Stalingrado	37	40128	Bologna	BO	Italia

Ragione Sociale Fornitore del Servizio	DKV Euro Service GmbH+Co. KG				
Nome abbreviato	DKV				
Dominio Web	https://www.dkv-mobility.com/				
e-mail per informazioni	Toll-Team-South@dkv-mobility.com				
e-mail certificata (PEC)	dkveuroservicegmbh@legalmail.it				
Partita IVA/Codice Fiscale	IT00136049996				
Sede Legale					
Via	n°	CAP	Città	Provincia	Nazione
Balcke-Duerr-Allee	3	40882	Ratingen	Duesseldorf	Germania

Ragione Sociale Fornitore del Servizio	toltickets GmbH				
Nome abbreviato	toltickets				
Dominio Web	www.toltickets.com				
e-mail per informazioni					
e-mail certificata (PEC)	toltickets@pec.it				
Partita IVA/Codice Fiscale	IT00126319995				
Sede Legale					
Via	n°	CAP	Città	Provincia	Nazione
Kaiserstrasse	28	83022	Rosenheim	-	Germania

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

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 Elettronca 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

PAN	Personal account number
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-MP	Servizio Interoperabile di Telepedaggio – Mezzi pesanti
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