



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

**RELAZIONE TRIENNALE AI SENSI DELLA DIRETTIVA (UE)
40/2010**

**sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel
settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto**

Luglio 2023



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

Indice

1 4

1.1 NAPCORE5

2 7

2.1 Descrizione delle attività e dei progetti nazionali7

2.1.1 Progetto DATA4PT7

2.2 9

2.3 16

2.4 19

3 Settore di priorità II - Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci22

3.1 Descrizione delle attività e dei progetti nazionali22

3.1.1 22

3.1.2 Progressi dal 202024

4 Settore di priorità III - Applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza del trasporto25

4.1 Regolamento Delegato (UE) 885/2013 sulla predisposizione dei servizi d'informazione sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti e ai veicoli commerciali (azione prioritaria e)26



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

1 Panoramica generale delle attività e dei progetti internazionali

La presente relazione si pone l'obiettivo di riportare i progressi compiuti, nel triennio 2020-2022, dalla Divisione 4 della Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto (di seguito anche "questa Divisione" o "Divisione 4"), operante presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito anche "MIT"), in relazione all'espletamento delle azioni prioritarie e allo svolgimento dei progetti nazionali in corso, come previsto dalla Direttiva 2010/40 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti, nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto. In particolare, nel presente documento è riportato il dettaglio degli avanzamenti compiuti nel corso del triennio in oggetto nelle seguenti attività e nei seguenti progetti di competenza della suddetta Divisione.

- Azioni prioritarie:
 - a) predisposizione in tutto il territorio dell'Unione Europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale ai sensi del Regolamento Delegato (UE) 2017/1926;
 - b) predisposizione in tutto il territorio dell'Unione Europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale ai sensi dei Regolamenti Delegati (UE) 2015/962 e (UE) 2022/670;
 - c) predisposizione di dati e procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sul traffico connesse alla sicurezza stradale ai sensi del Regolamento Delegato (UE) 886/2013;
 - d) predisposizione di servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali ai sensi del Regolamento Delegato (UE) 885/2013.
- Progetti internazionali:
 - i. Progetto NAPCORE (National Access Point Coordination Organisation for Europe);
 - ii. Progetto DATA4PT;



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

- iii. Progetto FENIX (European FEderated Network of Information eXchange in Logistics).

1.1 NAPCORE

Il MIT, attraverso la Divisione 4 della Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto, partecipa al progetto NAPCORE insieme ai seguenti partner nazionali: SINA S.p.A., Aiscat Servizi S.r.l., Autostrada del Brennero S.p.A., Autostrade per l'Italia S.p.A., Cefriel S.c.a.r.l., Movyon S.p.A., QMap S.r.l., Sinelec S.p.A., S.p.A. Autovie Venete, 5T S.r.l.. Oltre all'Italia, al progetto partecipano tutti gli Stati membri dell'Unione Europea, assieme ad altri tre Paesi, ovvero Svizzera, Regno Unito e Norvegia, e a tre organizzazioni internazionali attive nel campo della mobilità, quali Ertico, ITxPT e UITP.

Il progetto, il cui termine è previsto per il 2024, è stato avviato nel 2021 nell'ambito del programma per la connessione delle infrastrutture europee, denominato CEF (Connecting Europe Facility), allo scopo di coordinare e armonizzare i vari punti di accesso nazionali (di seguito anche "NAP") a livello europeo.

Nella tabella seguente viene riportata la struttura organizzativa del progetto, con un focus specifico sul ruolo dell'Italia nei vari settori previsti.

	Attività	Leader	Ruolo Italia
SEGRETARIATO			
S.1	Project Management	Germania	Attivo
ATTIVITA' ORIZZONTALI			
H.1	Supporto SCOM	Austria	Attivo
H.2	Identificazione azione necessaria	Olanda	Attivo
H.3	Comunicazione, pubblicazione dei risultati e attività di formazione	Italia	Leader
GRUPPI DI LAVORO			
WG.1	Strategia e governance della piattaforma NAP E NB	Germania	Attivo
WG.2	Interoperabilità e livello di servizio del NAP	Portogallo	Attivo
WG.3	Contenuto e accessibilità del NAP	Grecia	Follower
WG.4:	Standard per lo scambio di dati	Francia	



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

- subWG.1	Sottogruppo di lavoro DATEX II	Olanda	Attivo
-subWG.2	Sottogruppo di lavoro TN-ITS	ERTICO	Attivo
-subWG.3	Sottogruppo di lavoro dati multimodali	ITxPT	Attivo
-subWG.4	Sottogruppo di lavoro Metadati	Germania	Attivo
WG.5	Organismi nazionali e valutazione della conformità	Austria	Attivo

Tabella 1: Struttura del NAPCORE e ruolo dell'Italia

Nello specifico, i cinque gruppi di lavoro si occupano degli aspetti tecnici relativi al progetto, tra cui i requisiti di governance, dell'interoperabilità, dell'accessibilità, della conformità e degli standard da rispettare, ovvero DATEX II (Data Exchange for Traffic Information), TN-ITS (Transport Network Intelligent Transport Systems), NeTEx (Network Timetable Exchange), SIRI (Service Interface for Real-time Information) e i Metadati.

Le "attività orizzontali", che supportano la gestione del progetto trasversalmente, riguardano principalmente l'identificazione delle azioni necessarie e le attività di comunicazione.

In tale contesto, il MIT ricopre il ruolo di leader, insieme al partner SINA, per le attività di "Comunicazione e pubblicazione dei risultati e formazione". L'obiettivo di tale attività è rendere accessibili i risultati agli Stati membri e agli stakeholder - sia interni sia esterni all'azione - attraverso l'utilizzo di vari canali informativi, quali il sito internet del progetto, i Social Media (LinkedIn, YouTube), l'organizzazione degli eventi previsti nell' "Accordo di Sovvenzione" (es. Giornate dei Dati sulla Mobilità) e la partecipazione ad altri eventi rilevanti, come l'Information Technology Services European Congress di Lisbona (22-24 maggio 2023).

Inoltre, queste attività prevedono l'organizzazione di sessioni di formazione per i gestori dei NAP, in collaborazione con i Gruppi di Lavoro.

Attualmente, è in corso di valutazione uno studio per identificare una struttura di governance di lungo periodo per il NAPCORE, al fine di garantire un'operatività a lungo termine delle attività che devono essere proseguite, monitorate e implementate. L'obiettivo finale è quello di trasformare il progetto NAPCORE in una struttura di gestione sostenibile all'interno di un'iniziativa o di



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

un'organizzazione stabile, per supportare continuamente l'interoperabilità dei NAP e degli stessi Stati Membri.

2 Settore di priorità I - Uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità

2.1 Descrizione delle attività e dei progetti internazionali

Nell'ambito del settore di priorità I, "Uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità", nel triennio 2020-2022, questa Divisione ha avviato le attività relative al progetto DATA4PT e ha proseguito le attività sulle azioni prioritarie riguardanti:

- a) la "predisposizione in tutto il territorio dell'Unione Europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale";
- b) la "predisposizione in tutto il territorio dell'Unione Europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale";
- c) "i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale", di cui si relaziona nei seguenti paragrafi.

2.1.1 Progetto DATA4PT

Il MIT, attraverso questa Divisione, partecipa al progetto DATA4PT (MOVE/B4/GRANT/2019-104/CEF/PSA/SI2.821136), strettamente correlato al Regolamento Delegato (UE) 2017/1926 del 31 maggio 2017, sotto la direzione di UITP. Oltre all'Italia, partecipano al progetto altri otto Stati membri: l'Austria, la Repubblica Ceca, la Croazia, la Danimarca, la Francia, il Portogallo, la Slovenia e la Svezia.

Il progetto DATA4PT, il cui termine è previsto nel 2024, è stato avviato a gennaio 2020 con l'obiettivo di supportare gli Stati membri nello sviluppo e nell'implementazione di standard europei per il trasporto pubblico, ovvero gli standard Transmodel, NeTEx e SIRI, al fine di garantire l'interoperabilità tra i nodi urbani e la rete TEN-T (Trans-European Transport Network).



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

Tra gli standard scelti in ambito comunitario, il protocollo NeTEx fa riferimento ai soli dati statici, permettendo lo scambio di dati relativi a orari, percorsi semplici e composti, sospensioni del servizio, tempi di attesa, accessibilità per gli utenti con mobilità ridotta e tariffe; mentre il protocollo SIRI utilizza dati dinamici. Ad oggi, in Italia, la maggior parte degli operatori di trasporto utilizza ancora il protocollo GTFS (General Transit Feed Specification), il quale offre poche informazioni e limita pesantemente l'interoperabilità.

Il progetto prevede l'avvio di una fase di sperimentazione, che, nel caso dell'Italia, è stata effettuata con la Regione Piemonte, la quale affianca il MIT per mezzo della società partecipata 5T Srl. In tale contesto è stato realizzato, sulla base del protocollo BIPEX, un profilo italiano del protocollo NeTEx compatibile con lo standard europeo. Tale profilo è stato adottato con successo dalla regione Piemonte, divenuta nel corso degli ultimi anni un vero e proprio Punto Regionale di Accesso (di seguito anche "RAP"). Il profilo italiano del NeTEx è stato ultimato nel 2021 ed è stato validato dai certificatori dell'Unione Europea.

Nella successiva fase di sperimentazione, che sarà condotta nel corso del 2023, si procederà a istituire un collegamento tra il RAP piemontese e il NAP predisposto dal Ministero.

Nel corso del progetto, sono inoltre state portate avanti le due seguenti attività:

- la partecipazione di altre Regioni e di alcuni operatori di trasporto a lunga percorrenza, con l'intento di passare subito da una prima fase di sperimentazione, a un NAP dalla copertura geografica più ampia e accurata possibile;
- la sinergia con il progetto MaaS for Italy, avviato alla fine del 2021 e finanziato con i fondi del PNRR, finalizzato a una sperimentazione più avanzata, ma limitata al territorio di tre città metropolitane (Roma, Milano e Napoli). La sovrapposizione con questo progetto ha inoltre permesso di intensificare gli studi volti all'elaborazione di un protocollo SIRI italiano, grazie alla costituzione di un tavolo tecnico costituito da esperti del settore.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

2.2 *Regolamento Delegato (UE) 1926/2017 sulla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione Europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale (azione prioritaria a)*

Nell'ambito dell'azione prioritaria a), sulla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione Europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale ai sensi del Regolamento Delegato (UE) 1926/2017, il NAP multimodale, in riferimento all'anno 2022, offre agli utenti i dati riportati nella tabella di seguito a titolo gratuito.

Tipologia dato	Dato aggregato	Dato	Disponibile sul NAP	Anno di richiesta inserimento
Dati Statici	Ricerca località (origine/destinazione)	Identificatori di indirizzo (numero civico, nome della via, codice di avviamento postale)	SÌ	2019
		Luoghi topografici (città, località, paese, sobborgo, unità amministrativa)	SÌ	2019
		Punti di interesse (relativamente alle informazioni sui trasporti) che i viaggiatori potrebbero voler raggiungere	SÌ	2019
	Itinerari	Calendario operativo che correla il tipo di giorno alle date calendario	SÌ	2019
	Ricerca località (nodi di accesso)	Nodi di accesso identificati (tutti i modi di trasporto di linea)	SÌ	2019
		Geometria/struttura della mappa dei nodi di accesso (tutti i modi di trasporto di linea)	SÌ	2019
	Calcolo itinerario — modalità di trasporto di linea	Possibilità di coincidenze, tempi di trasferimento standard tra i modi di trasporto nei punti di interscambio	NO	2019
		Topologia della rete e itinerari/linee (topologia)	SÌ	2019
		Operatori dei trasporti	SÌ	2019
		Orari	SÌ	2019
		Interscambi pianificati tra servizi di linea garantiti	NO	2019
		Orari di operatività	SÌ	2019
		Nodi di accesso delle fermate (per esempio informazioni sul binario, help desk, uffici informazioni, biglietterie, ascensori, scale, ingressi e uscite)	NO	2019
		Veicoli (pianale ribassato, accessibilità con sedia a rotelle)	SÌ	2019



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

		Accessibilità dei nodi di accesso e dei percorsi interni negli interscambi (per esempio ascensori o scale mobili)	NO	2019
		Esistenza di servizi di assistenza (per esempio assistenza in loco)	NO	2019
	Calcolo itinerari — trasporti su strada (per modalità di trasporto privati)	Rete stradale	NO	2019
		Rete ciclistica (piste ciclabili separate, piste su carreggiata stradale condivisa con i veicoli, sentieri ciclo-pedonali condivisi)	NO	2019
		Rete pedonale e servizi di accessibilità	NO	2019
	Ricerca località (modalità di trasporto a richiesta)	Fermate park ride	SÌ	2020
		Stazioni di bike sharing	NO	2020
		Stazioni di car sharing	NO	2020
		Stazioni di rifornimento accessibili al pubblico per veicoli a benzina, diesel, GNC/GNL o idrogeno, stazioni di ricarica per veicoli elettrici	NO	2020
		Parcheggi sicuri per biciclette (per esempio garage chiusi)	NO	2020
		Servizi di informazione (per esempio dove e come acquistare biglietti per trasporti di linea, trasporti a richiesta e parcheggi per autovetture)	NO	2020
	Tariffe standard comuni di base (tutti le modalità di trasporto di linea)	Dati sulla rete tariffaria (zone tariffarie, fermate e fasce tariffarie)	SÌ	2020
		Strutture tariffarie standard (tariffe da punto a punto comprese tariffe giornaliere e settimanali, tariffe a zona, tariffe fisse)	SÌ	2020
		Servizi relativi ai veicoli quali classi di trasporto o WiFi a bordo	SÌ	2020
Richieste dettagliate su tariffe comuni standard e speciali (tutte le modalità di trasporto di linea)	Classi di passeggeri (classi di utenti quali adulti, bambini, studenti, anziani, utenti con problemi di accesso, condizioni applicabili e classi di viaggio come 1a, 2a)	NO	2021	
	Prodotti a tariffazione comune (diritti di accesso, per esempio, a zona/da punto a punto, compresi biglietti giornalieri e settimanali/sola andata/andata e ritorno, ammissibilità all'accesso, condizioni di utilizzo di base quali periodo di validità/operatore/orario di viaggio/interscambio, prezzi standard da punto a punto per diverse coppie di	SÌ	2021	



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

		località da punto a punto, comprese le tariffe)		
		Prodotti a tariffazione speciale (offerte con condizioni speciali aggiuntive quali tariffe promozionali, tariffe per gruppi, abbonamenti, prodotti aggregati)	SÌ	2021
		Condizioni commerciali di base come rimborso/ sostituzione/ cambio/trasferimento e condizioni di prenotazione (periodo di acquisto, validità, restrizioni sull'itinerario, tariffe per zone, periodi)	NO	2021
	Servizi di informazione (tutte le modalità di trasporto)	Come pagare i pedaggi (compresi canali di distribuzione al dettaglio, modalità, metodi di pagamento)	NO	2021
		Come prenotare car sharing, taxi, noleggio biciclette ecc. (compresi canali di distribuzione al dettaglio, modalità, metodi di pagamento)	NO	2021
		Dove pagare parcheggio, stazioni pubbliche di ricarica per veicoli elettrici e punti di rifornimento per veicoli a GNC/GNL, idrogeno, benzina o diesel	NO	2021
	Itinerari	Caratteristiche dettagliate della rete ciclistica	NO	2021
		Parametri necessari per il calcolo di fattori ambientali quali il carbonio emesso per tipo di veicolo o per passeggero o per distanza percorsa	NO	2021
		Parametri necessari per calcolare i costi come il consumo di carburante	NO	2021
		Calcolo dell'itinerario (tempi di viaggio stimati per tipo di giorno e fascia oraria in base al modo di trasporto/alla combinazione di modi di trasporto)	NO	2021
Dati Dinamici	Orari di passaggio, itinerari di viaggio e informazioni ausiliarie	Interruzioni (tutti i modi di trasporto)	NO	Non obbligatorio
		Informazioni sulla situazione in tempo reale (ritardi, cancellazioni, monitoraggio delle coincidenze garantite)	NO	Non obbligatorio
		Situazione ai nodi di accesso (per esempio informazioni dinamiche su binari, scale mobili/ascensori operativi, posizione di uscite e ingressi chiusi)	NO	Non obbligatorio



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

		Tempi stimati di partenza e arrivo dei servizi	NO	Non obbligatorio
		Tempi di percorrenza attuali dei collegamenti stradali	NO	Non obbligatorio
		Chiusure/deviazioni di piste ciclabili	NO	Non obbligatorio
		Servizi di informazione (Disponibilità di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per veicoli elettrici e punti di rifornimento per veicoli a GNC/GNL, idrogeno, benzina o diesel)	NO	Non obbligatorio
	Controllo disponibilità	Disponibilità di bike sharing	NO	Non obbligatorio
		Disponibilità di car sharing	NO	Non obbligatorio
		Disponibilità di parcheggi (su strada e fuori strada), tariffe per il parcheggio, tariffe di pedaggio stradale	NO	Non obbligatorio
		Previsione dei futuri tempi di percorrenza dei collegamenti stradali	NO	Non obbligatorio

Tabella 2: Disponibilità dei dati sulla piattaforma del CCISS in base al Regolamento Delegato 1926/2017

Per facilità di comprensione, nella tabella seguente viene riportato il livello di copertura geografica dei dati disponibili sul NAP, suddivisi per tipologia di trasporto, modalità di trasporto e tipologia di informazione fornita, come richiesto dal Regolamento Delegato 1926/2017.

Tipologia di trasporto	Modalità di trasporto	Tipologia di informazione	Copertura geografica
Linee Aeree	di Linea	//	//
Linee Ferroviarie (compresa alta velocità)	di Linea	Orari	Sardegna, Toscana, Puglia, Piemonte
Filovie	di Linea	//	//
Tranvie	di Linea	Orari	Lombardia, Piemonte, Sicilia, Puglia, Basilicata, Liguria, Campania, Emilia - Romagna, Sardegna, Toscana, Lazio
Trasporto su rotaie	di Linea	Orari	Lombardia, Piemonte, Sicilia, Puglia, Basilicata, Liguria, Campania, Emilia - Romagna, Sardegna, Toscana, Lazio



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

Trasporto strada	Autobus	di Linea	Orari	Lombardia, Piemonte, Sicilia, Puglia, Basilicata, Liguria, Campania, Emilia- Romagna, Sardegna, Toscana, Lazio
	Bus Navetta	a Richiesta	//	//
	Filobus	di Linea	//	//
	Taxi	a Richiesta	//	//
	Car-sharing	a Richiesta	//	//
	Car-pooling	a Richiesta	//	//
	Noleggio auto	a Richiesta	//	//
	Automobili private	Privati	//	//
	Motociclette private	Privati	//	//
	Biciclette private	Privati	//	//
	Noleggio biciclette	a Richiesta	//	//
Bike sharing	a Richiesta	//	//	
Linee Marittime	Traghetti	di Linea	Orari	Sardegna, Toscana
	Traghetti navetta	a Richiesta	//	//

Tabella 3: Livello di copertura geografica dei dati disponibili in base al Regolamento Delegato 1926/2017

Relativamente all'applicazione degli standard europei per la raccolta dei dati sulla mobilità multimodale, è stato definito il profilo italiano del protocollo di scambio NeTEx, che si articola nei seguenti cinque livelli.

1. **Livello 1 – “EPIP” (European Passenger Information Profile):** questo livello fa riferimento ai dati relativi alla topologia della rete, quali ad esempio fermate e nodi di accesso alla rete di trasporto, agli orari, ai calendari di validità, alle linee e agli operatori di trasporto.
2. **Livello 2 - “Contracts” (contratti):** questo livello fa riferimento ai dati relativi ai contratti di servizio, alla dotazione dei veicoli (bus, tram, treni) e ai parcheggi in struttura.
3. **Livello 3 - “Fares” (tariffe):** questo livello fa riferimento ai dati relativi ai punti vendita (es. biglietti per trasporti di linea o a richiesta e parcheggi, nonché biglietterie o piattaforme di vendita digitali), alle tariffe (es. standard comuni di base, zone/fasce tariffarie, strutture



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

tariffarie standard), alle classi di passeggeri (adulti, bambini, studenti, anziani, disabili, ecc.) e ai prodotti a tariffazione standard e speciale (offerte, ecc.).

- Livello 4 - “Alternative Modes” (modalità alternative):** questo livello fa riferimento ai dati relativi alla mobilità alternativa al trasporto pubblico locale (TPL) relativi alla topologia della rete (es. area operativa del servizio, stazioni di sharing, stazioni dei taxi, colonnine di ricarica elettrica), ai parcheggi e alla prenotazione (es. piattaforme digitali, punti vendita, tariffe).
- Livello 5 - “EPIAP” (European Passenger Information Accessibility Profile):** questo livello fa riferimento ai dati relativi all’accessibilità alla rete di trasporto.

Il NAP sulla mobilità multimodale (di seguito anche “NAP MMTIS¹”) è stato concepito in modo tale da raccogliere i dati statici sulla mobilità dalle Regioni, tramite i RAP degli Enti che mettono a disposizione tali dati, secondo il modello schematizzato nella seguente figura. Per rendere accessibili le informazioni e garantire l’interoperabilità richiesta a livello comunitario, i dati statici vengono forniti al NAP in formato NeTEx, mentre i dati dinamici in formato SIRI.

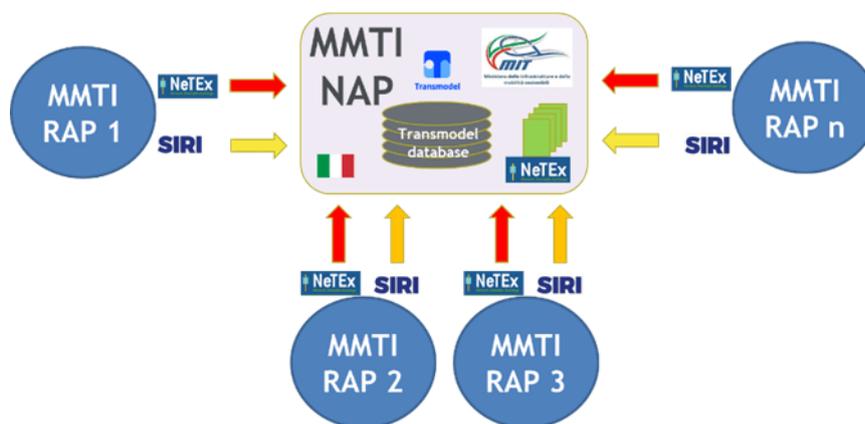


Figura 1: Architettura di scambio dati RAP NAP MMTIS

In particolare, il NAP raccoglie i dati in formato NeTEx, e, a seguito di un processo di validazione, li inserisce in un database compatibile con lo standard Transmodel. Attualmente, questo processo

¹ Multimodal Travel Information Services / Servizi di informazione sulla mobilità multimodale



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

è garantito fino al Livello 3. Viene comunque mantenuta la funzionalità originale di messa a disposizione del dataset NeTeX attraverso un “Data Catalog” che associa ai file una serie di metadati e ne permette il download.

Nell’immagine di seguito, invece, viene riportato l’elenco delle Regioni attualmente collegate al NAP e che quindi inviano i dati della mobilità nei formati standard richiesti. A tal riguardo, il CCISS (Centro di Coordinamento Informazioni sulla Sicurezza Stradale) ha formalizzato con alcune Regioni una convenzione che descrive esattamente le modalità e le caratteristiche dei dati scambiati, stabilendo di fatto un impegno reciproco nel trattamento di tali dati, coerentemente con gli scopi del Regolamento Delegato 1926/2017.

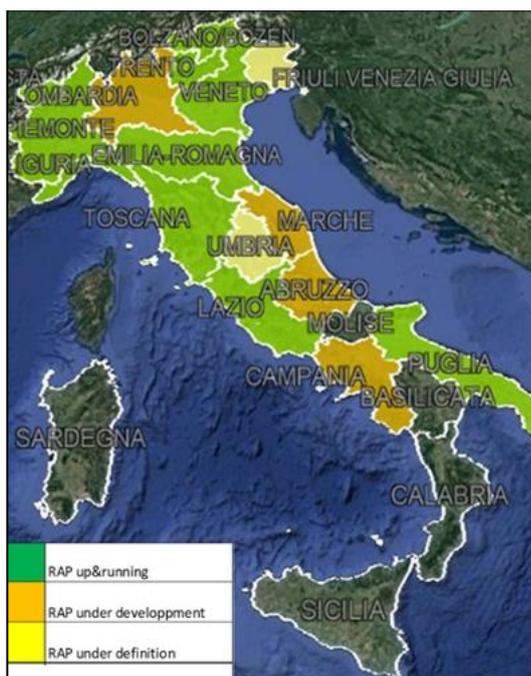


Figura 2: Stato sviluppo RAP e allaccio al NAP MMTIS

Per soddisfare i requisiti previsti dal Regolamento e procedere al completamento del NAP, il CCISS, tramite la Divisione 4 del MIT, nel corso del triennio oggetto di analisi, ha preso parte a due progetti internazionali: il progetto DATA4PT, per il dettaglio del quale si rimanda al Paragrafo



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

2.1.1, e il progetto NAPCORE, per il dettaglio del quale si rimanda al Paragrafo 1.1, entrambi cofinanziati dalla Comunità Europea.

2.3 Regolamenti Delegati (UE) 962/2015 e (UE) 670/2022 sulla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione Europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale (azione prioritaria b)

Nell'ambito dell'azione prioritaria b), sulla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione Europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale, il CCISS, in qualità di Punto di Accesso Nazionale per le informazioni sulla sicurezza stradale, ai sensi del Regolamento Delegato (UE) 962/2015, fornisce dati stradali e informazioni sul traffico in tempo reale per tutte le autostrade, per tutte le strade nazionali primarie, per alcune strade secondarie e terziarie e per alcune aree urbane selezionate presenti all'interno del territorio nazionale. Attualmente, sono disponibili tutti i tipi di dati dinamici sullo stato della strada e sul traffico, in relazione all'intera rete autostradale e stradale primaria. La figura seguente rappresenta, in forma grafica, le autostrade e le strade primarie per le quali sono disponibili dati stradali statici e dinamici e informazioni sul traffico.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

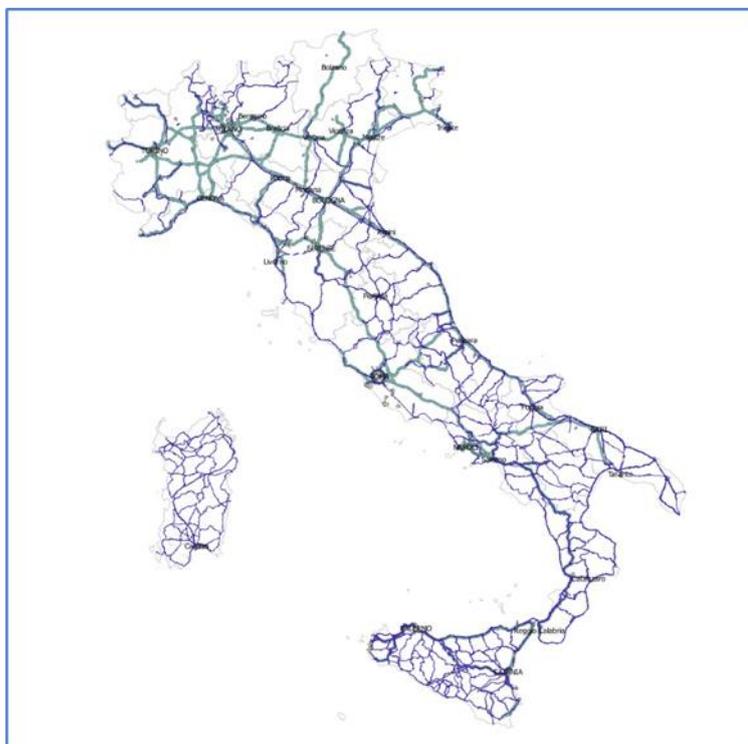


Figura 3: Autostrade e rete stradale primaria

In particolare, al 2022, il NAP multimodale offre agli utenti, a titolo gratuito, i dati riportati nella tabella di seguito. Sebbene il NAP venga costantemente aggiornato, nel corso del triennio di riferimento non sono stati registrati cambiamenti sostanziali.

Tipologia dato	Dato aggregato	Dato	Disponibile sul NAP	
Dati Statici	Collegamenti rete stradale e loro caratteristiche fisiche	Geometria, larghezza strada, numero di corsie, pendenze e raccordi	SÌ	
	Classificazione delle strade		SÌ	
	Segnaletica che rifletta la normativa stradale e indichi i pericoli	Condizioni di accesso alle gallerie e ai ponti		SÌ
		Restrizioni di accesso permanenti		SÌ
		Altre norme che regolano il traffico		SÌ
	Limiti di velocità		SÌ	
	Piani sul traffico		SÌ	
	Norme per la consegna delle merci		SÌ	
Ubicazione delle stazioni di pedaggio		SÌ		



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

	Identificazione strade a pedaggio, diritti di utenza stradale fissi applicabili e modalità di pagamento disponibili	SÌ
	Ubicazione dei parcheggi e delle aree di servizio	SÌ
	Ubicazione dei punti di ricarica per i veicoli elettrici e relative condizioni d'uso	SÌ
	Ubicazione delle stazioni di gas naturale compresso, gas naturale liquefatto, gas di petrolio	SÌ
	Ubicazione delle fermate dei mezzi pubblici di trasporto e dei punti di interscambio	SÌ
	Ubicazione delle zone di consegna	SÌ
Dati Dinamici	Chiusura di strade, corsie e ponti	SÌ
	Divieto di sorpasso per i veicoli pesanti	SÌ
	Lavori stradali	SÌ
	Incidenti e inconvenienti	SÌ
	Limiti di velocità dinamici	SÌ
	Direzione di marcia sulle corsie reversibili	SÌ
	Cattive condizioni della strada	SÌ
	Misure di gestione del traffico provvisorie	SÌ
	Diritti di utenza stradale variabili e modalità di pagamento disponibili	SÌ
	Disponibilità di aree di parcheggio	SÌ
	Disponibilità di zone di consegna	SÌ
	Tariffe di parcheggio	SÌ
	Disponibilità di punti di ricarica per veicoli elettrici	SÌ
	Condizioni meteorologiche che influiscono sulla superficie della strada e sulla visibilità	SÌ
Dati sul traffico	Volume del traffico	SÌ
	Velocità	SÌ
	Ubicazione e lunghezza delle code	SÌ
	Tempi di percorrenza	SÌ
	Tempi di attesa alle frontiere di paesi terzi	SÌ

Tabella 4: Disponibilità dei dati sulla piattaforma del CCISS in base al Regolamento Delegato 962/2015

L'operazione di aggiornamento dei dati stradali dinamici e delle informazioni sul traffico in tempo reale viene effettuata non appena si rende noto un qualunque tipo di variazione. Lo stesso aggiornamento si completa rapidamente con il processo di convalida, a valle del quale gli utenti possono visualizzare direttamente la versione aggiornata del dato.

Per questi dati, il CCISS accetta, oltre al profilo italiano, l'intero set europeo DATEX II (versione 2.3). È possibile condividere i dati attraverso canali di diversa natura, come il portale web del CCISS, il numero pubblico 1518, la app mobile, la radio ed i notiziari.

Gli operatori dei fornitori di servizi presso la Centrale Operativa del CCISS monitorano, costantemente, le novità in materia di mobilità e propongono la creazione di nuove regole o



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

l'eventuale modifica di quelle già esistenti per l'erogazione dei servizi automatici, al fine di garantire una maggiore efficienza dei processi e una maggiore efficacia nella diffusione delle informazioni certificate.

Il nuovo Regolamento Delegato (UE) 2020/670 entrerà in vigore il 1° gennaio 2025. Tuttavia, uno degli articoli in esso contenuto, ovvero l'articolo 13, avrà validità a partire dal 2023, ragione per la quale, nel corso dell'anno corrente, è stata redatta la relazione da esso prescritta e richiesta. Allo stesso tempo, poiché il triennio di riferimento per il presente documento non comprende l'anno in corso, si relazionerà sugli avanzamenti previsti dal nuovo Regolamento nella prossima relazione, prevista per il 2026.

2.4 Regolamento Delegato (UE) 886/2013 sui dati e sulle procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale (azione prioritaria c)

Nell'ambito dell'azione prioritaria c), sui dati e sulle procedure per la comunicazione gratuita agli utenti di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale, il CCISS, ai sensi del Regolamento Delegato (UE) 886/2013, fornisce agli utenti, a titolo gratuito, tutte le informazioni relative alla sicurezza stradale previste dal Regolamento, attraverso il portale “*Viaggiare Sicuri*”.

In particolare, al 2022, la piattaforma fornisce le seguenti informazioni, sia in formato testuale sia in formato grafico:

- il luogo dell'evento e la sua esatta collocazione geografica in formato topografico (“su mappa”);
- la descrizione dell'evento o della condizione, corredata dall'indicazione della causa alla base di esso/a, dalla direzione della strada interessata, dalla data e dall'ora in cui si è verificato/a (per i lavori stradali sono fornite anche le date di inizio e fine lavori) e dalla segnalazione dell'eventuale periodo di permanenza;



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

- consigli in relazione al comportamento da tenere alla guida, che possono comprendere sia suggerimenti tecnico-pratici (es: ridurre la velocità, accendere le luci anabbaglianti, ecc.) sia percorsi alternativi per raggiungere la destinazione.

Per la raccolta e la diffusione dei dati, il processo informativo gestito dal CCISS si articola nelle seguenti tre fasi.

- **Raccolta dei dati:** i dati, trasmessi dai vari operatori e fornitori di servizi in formato DATEX II, DATEX vengono raccolti attraverso i seguenti tre canali.
 - **Operatori di raccolta dati presso la sala di transitabilità CCISS**, i quali raccolgono dati e informazioni attraverso i propri sistemi e aggiornano il sistema CCISS InfoCore. Gli operatori della sala transitabilità CCISS fanno parte della Polizia Stradale o dei Carabinieri o afferiscono ad altri fornitori di servizi.
 - **Operatori di raccolta esterni**, i quali raccolgono e trasferiscono informazioni tramite collegamenti automatici che aggiornano il sistema CCISS InfoCore. Tali informazioni, ritenute attendibili all'origine, vengono sottoposte a un iter di certificazione semplificato da parte del CCISS. Tra gli operatori esterni di raccolta figurano il gestore stradale, gli operatori stradali e alcuni prestatori di servizi pubblici e privati.
 - **Altri operatori di raccolta**, i quali raccolgono e trasferiscono informazioni tramite collegamenti automatici che aggiornano il sistema CCISS InfoCore. Tali informazioni, non ritenute attendibili all'origine, vengono sottoposte al processo di certificazione interna da parte del CCISS.
- **Gestione dei dati:** una volta raccolti, i dati acquisiti e inseriti su InfoCore vengono validati da una delle seguenti figure:
 - supervisor (es. Forze di Polizia);
 - validatori delle fonti informative.
- **Diffusione dei dati:** successivamente alla loro validazione, le informazioni vengono diffuse attraverso i canali riportati di seguito.
 - Tramite gli operatori interni ed esterni elencati nella seguente tabella.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

Canali	Operatori		Posizione	Metodo di Trasmissione
INTERNO (Responsabilità CCISS)	Esterno	Fornitore dei servizi - ANAS	CCISS – Canale di comunicazione	Numero pubblico 1518 e social networks
	Interno	MIT	CCISS –NEWS	Portale www.cciss.it
ESTERNO (Responsabilità di altri Enti)		RAI	Sede Centrale	TV/Radio/Isoradio
	Esterno	Virgin Radio	Sede Centrale	Radio
	Esterno	Radio 105	Sede Centrale	Radio
	Esterno	RMC	Sede Centrale	Radio
	Esterno	Radio One	Sede Centrale	Radio
	Esterno	Radio KM	Sede Centrale	Radio
	Esterno	Edidomus	Sede Centrale	Giornale

Tabella 5: Operatori interni ed esterni per la diffusione delle informazioni

- Tramite i canali interni ed esterni di diffusione automatica riportati nella seguente tabella.

Canali	Sistema	Sistema di trasmissione
INTERNO (Responsabilità CCISS)	APP	iCCISS
	PORTALE CCISS	www.cciss.it
	SOCIAL NETWORKS	Twitter
ESTERNO (Responsabilità di altri Enti)	RDS-TMC (RAI)	Alert-C
	Flussi Informativi di terze parti: <ul style="list-style-type: none">• Capitaneria di Porto• Click & Find• Grafica RAI• Infoblu• Portale RAI• Regione Valle d'Aosta• Team Digitale• UIRNet/Unione Petrolifera• Viasat	XML

Tabella 6: Canali di diffusione automatica interni ed esterni



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

3 Settore di priorità II - Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci

3.1 Descrizione delle attività e dei progetti nazionali

Nell'ambito del settore di priorità II, "Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci", nel triennio 2020-2022 il CCISS ha proseguito le attività relative al progetto FENIX (A European FEderated Network of Information eXchange in Logistics), di cui si relaziona nel seguente paragrafo.

3.1.1 FENIX

Il progetto FENIX, coordinato da ERTICO ITS Europe, è iniziato nell'aprile 2019, con l'obiettivo di supportare lo sviluppo, la validazione e la distribuzione di sistemi di informazione digitali lungo la Rete di Trasporto core dell'Unione Europea e dei corridoi dell'Unione. In particolare, l'obiettivo 8 prevede la realizzazione di "una rete federata di piattaforme di scambio di informazioni, coinvolgendo sia le autorità pubbliche, sia gli attori commerciali", al fine di consentire agli stakeholder impegnati nel settore logistico di cooperare tra loro, monitorare gli sviluppi e analizzare eventuali scostamenti dai risultati stabiliti inizialmente.

La durata del progetto, inizialmente programmata per quattro anni, è stata estesa di altri dodici mesi. Pertanto, il progetto si è concluso a marzo 2023.

Dal punto di vista tecnico, uno dei principali prerequisiti è l'utilizzo di strumenti e servizi di pianificazione e ottimizzazione che siano interoperabili e interscambiabili, e che utilizzino risorse, dati e informazioni condivise, potenziate, sicure, affidabili e sempre aggiornate. In particolare, FENIX sfrutta una tecnologia basata sul cloud e sulla navigazione satellitare, per individuare opportunità di ottimizzazione dei percorsi e dei programmi di consegna.

Come punto di partenza, per il progetto sono stati utilizzati elementi già esistenti e funzionanti, quali le piattaforme di logistica AEOLIX (Architecture for EurOpean Logistics Information eXchange), SELIS (Shared European Logistics Intelligent Information Space), SINFOMAR, My Cicero e SINFOMODAL.

L'architettura di FENIX si sviluppa su tre blocchi funzionali:



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

1. il registro federato delle identità di FENIX;
2. i servizi federati di governance e condivisione dei dati appartenenti a FENIX;
3. il registro dei servizi di corridoio generati da FENIX.

All'interno del progetto, assumono particolare importanza i siti pilota, che per l'Italia sono i seguenti.

- Primo Pilota: Mediterraneo e Baltico-Adriatico, con le rotte navigabili marittime sud e sud-est.
- Secondo Pilota: Corridoio Reno-Alpi.

Per quanto riguarda il primo pilota, il porto di Trieste, grazie alla sua posizione, assume un'importanza strategica, in quanto è interessato da due corridoi dell'UE: il corridoio Mediterraneo e quello Baltico-Adriatico. La rilevanza del porto è accentuata inoltre dalla posizione geografica della città di Trieste, situata a dieci chilometri dalla Slovenia, a cinquanta chilometri dalla Croazia e a cento chilometri dall'Austria. Lo scopo del sito pilota è quello di analizzare le attività connesse al trasporto intermodale, che riguardano, notoriamente, il trasporto su strada, ferrovia e vie d'acqua, tenendo in considerazione anche le procedure di dogana e la gestione del trasporto delle merci pericolose.

In particolare, i casi d'uso del primo pilota sono i seguenti.

- UC1: Tempo previsto di arrivo (ETA).
- UC2: Riduzione delle emissioni di CO2 e Nox.
- UC3: Pianificazione e ricalcolo del percorso multimodale.
- UC4: Tracciamento e localizzazione veicolo/merce.
- UC5: TM2.0 per il trasporto multimodale lungo i corridoi TEN-T.
- UC6: Servizio di prenotazione parcheggio con mappa e invio informazioni all'autista.
- UC7: Servizi B2A (business-to-administration) e A2B (administration-to-business).
- UC8: Merci pericolose/eCall EGNOS/Galileo.
- UC9: Certificazione della sostenibilità.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

Lo scopo del secondo pilota è quello di ottimizzare la pianificazione e l'operatività in tempo reale degli operatori marittimi, aerei, logistici e di trasporto del settore marittimo e del settore aereo che operano nelle regioni dell'Italia centro-occidentale.

In particolare, il pilota “Corridoio Reno-Alpi” si articola nei seguenti due hub:

- a) i porti di Genova e La Spezia, i quali sono focalizzati sul trasporto multimodale e sulla sincro-modalità, con particolare attenzione all'ottimizzazione dei processi e alla gestione della sicurezza;
- b) l'aeroporto di Milano Malpensa, il quale è coinvolto nella digitalizzazione delle procedure di import ed export, con particolare focus sulla condivisione e sulla pianificazione delle informazioni di spedizione.

I casi d'uso di questo pilota sono i seguenti.

- UC1: Tempo stimato di arrivo – ETA.
- UC2: Riduzione delle emissioni di CO2 e Nox.
- UC3: Monitoraggio del trasporto di merci pericolose.
- UC4: Servizi B2A e A2B.
- UC5: Sicurezza e dogane elettroniche.
- UC6: Pannello informativo digitale per la sincro-modalità.
- UC7: Sincro-modalità.
- UC8: Ottimizzazione in tempo reale dell'intermodalità porti-strade.
- UC9: Ottimizzazione in tempo reale dell'intermodalità porti-ferrovie.
- UC10: Piano di espansione e trasferibilità di FENIX.

3.1.2 Progressi dal 2020

A causa dell'insorgere dell'emergenza sanitaria legata alla diffusione del Covid, il progetto ha subito dei ritardi nell'attuazione di alcune attività. Tuttavia, nel triennio di riferimento e nel primo trimestre del 2023, sono stati raggiunti tutti gli obiettivi previsti, riepilogati nella lista seguente:

- definizione dei requisiti tecnici di FENIX;



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

- definizione della prima versione dei servizi (app Guide.me per il servizio ETA, prima bozza dei servizi web);
- definizione dei requisiti di interoperabilità;
- definizione del set di dati e dello storage dei dati;
- aggiornamento dei servizi;
- definizione dei criteri di valutazione;
- implementazione degli UC;
- attività di testing;
- analisi dei dati;
- sviluppo delle soluzioni;
- lancio dei piloti;
- test finali e analisi dei dati;
- definizione e analisi dei risultati;
- valutazione dei test.

Anche se non oggetto della presente relazione, si riporta per completezza che il progetto FENIX si è concluso nel mese di marzo del 2023.

4 Settore di priorità III - Applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza del trasporto

Nell'ambito del settore di priorità III, "Applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza del trasporto", nel triennio 2020-2022 il CCISS ha proseguito le attività relative all'azione prioritaria e), sulla predisposizione dei servizi d'informazione sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti e ai veicoli commerciali, di cui si relaziona nel seguente paragrafo.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

4.1 Regolamento Delegato (UE) 885/2013 sulla predisposizione dei servizi d'informazione sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti e ai veicoli commerciali (azione prioritaria e)

Nell'ambito dell'azione prioritaria e), sulla predisposizione dei servizi d'informazione sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti e ai veicoli commerciali, il CCISS, ai sensi del Regolamento Delegato (UE) 885/2013, fornisce servizi d'informazione relativi ai parcheggi, attraverso la pubblicazione sul proprio sito web di documentazione specialistica, ~~la quale viene~~ messa a disposizione degli utenti per consultazione. Tale documentazione viene tempestivamente aggiornata, in caso di rilevazione di nuove aree di sosta o parcheggio.

Attualmente, all'interno della piattaforma del CCISS non vengono, tuttavia, registrate in modo diretto le informazioni relative alle aree di sosta o parcheggio. Pertanto, ad oggi, esse non risultano incluse all'interno dello schema cartografico del CCISS. Sono tuttavia state attivate delle collaborazioni con i gestori e gli operatori stradali, volte all'implementazione di procedure per il caricamento diretto delle informazioni sulla piattaforma del CCISS per tutte le tipologie di parcheggio dell'intera rete stradale italiana.

Nel corso degli ultimi anni, il MIT ha ampliato l'analisi sulla sicurezza dei parcheggi in Italia, al fine di migliorare la sicurezza stradale e la fluidità del traffico. Questa decisione, basata sulla legge nazionale n. 179 del 18 ottobre 2012, mira a garantire la disponibilità delle informazioni di base, dei dati infrastrutturali e di informazioni sul traffico. Pertanto, per fornire informazioni quanto più complete ed esaustive possibile e sopperire alla mancanza di spazi specifici nella rete transeuropea, la divisione di competenza del MIT ha deciso di ampliare il perimetro di analisi per i parcheggi sicuri, che, allo stato attuale, comprende:

- la rete stradale transeuropea;
- tratti importanti della rete stradale italiana (strade statali, ingressi alle autostrade, ecc.);
- ogni tipologia di parcheggio, comprese le aree di sosta e di parcheggio della rete stradale italiana (sia il tratto della rete stradale transeuropea sia le strade accessorie).

All'interno della parte italiana della rete stradale transeuropea sono state individuate quattro aree di parcheggio sicure.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

- I tre “Parcheggi SDAG” in Friuli-Venezia Giulia, per un totale di 415 posti gestiti da personale specializzato (l'area in direzione Slovenia con 134 stalli, l'area in direzione Italia con 216 stalli, e l'area “Secure Park Autoporto” con 65 stalli) per il parcheggio di mezzi pesanti. Le aree sono ubicate in punti strategici lungo l'autostrada A34 Villesse-Gorizia, la quale si dirama dall'autostrada A4 in direzione dell'autostrada H4 per la Slovenia che, a sua volta, si collega direttamente all'A1 per Lubiana. Due delle strutture sono state certificate dall'ente europeo DEKRA e dall'associazione ESPORG (European Secure Parking Organisation) come aree di parcheggio sicure.
- L'Autoparco Brescia Est in Lombardia, il quale comprende 300 stalli per la sosta di mezzi pesanti. Il parcheggio si trova all'uscita dell'autostrada “Brescia Est” ed è stato certificato dall'associazione ESPORG.

Il numero delle aree di parcheggio sicure al di fuori della rete stradale transeuropea comprende quattordici aree distinte, come riportato nella tabella seguente.

Regione	Numero di parcheggi/aree di sosta	Slot totali
Campania	2	150
Emilia-Romagna	2	358
Friuli-Venezia Giulia	1	200
Lazio	1	200
Lombardia	3	270
Puglia	5	195
Totale	14	1.373

Tabella 7: Parcheggi sicuri per regione al di fuori della rete stradale transeuropea

In virtù della notevole importanza rappresentata dalla corretta e funzionale diffusione delle informazioni relative alle aree di parcheggio, per prevenire, in primo luogo, l'occorrenza di eventuali soste non sicure effettuate dai conducenti di automezzi pesanti e veicoli commerciali, il MIT ha deciso di ampliare i servizi di informazione in modo da includere ulteriori reti stradali e tipologie di parcheggio.

La procedura di identificazione e raccolta è stata condotta dal CCISS attraverso lo svolgimento di ricerche online sui siti web degli operatori stradali e la consultazione della banca dati GeoSosta, gestita dalla Fondazione ANIA (Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici).



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

La tabella seguente riporta il numero di aree di servizio e parcheggi identificati lungo l'intera rete stradale in ciascuna regione italiana.

Per “parcheggio” si intende un'area di sosta per automezzi pesanti, la quale può essere recintata e custodita, nonché dotata di adeguate misure di sicurezza (sistemi di allarme antintrusione, televisione a circuito chiuso, ecc.) e di servizi di rifornimento e ristoro.

Per “area di servizio” si intende un'area nella quale è possibile effettuare una sosta, anche prolungata, e usufruire di servizi di rifornimento e ristoro.

Regione	Numero aree di servizio	Numero parcheggi
Abruzzo	6	-
Basilicata	1	1
Calabria	1	-
Campania	7	3
Emilia-Romagna	17	2
Friuli – Venezia Giulia	1	-
Lazio	16	4
Liguria	5	-
Lombardia	6	3
Marche	1	3
Molise	1	-
Piemonte	12	2
Puglia	1	19
Sicilia	5	4
Toscana	8	-
Trentino- Alto Adige	19	-
Umbria	3	-
Veneto	11	2
Totale	121	43

Tabella 8: Numero di parcheggi e aree di sosta per regione

Complessivamente, l'Italia dispone di 121 aree di servizio e 43 parcheggi.

Per fornire una visione più dettagliata, si riporta di seguito il numero complessivo di posti disponibili nelle aree di servizio e nei parcheggi.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

Regione	Numero di slot per aree di servizio	Numero di slot per parcheggi
Abruzzo	170	-
Basilicata	30	50
Calabria	20	-
Campania	210	110
Emilia-Romagna	635	45
Friuli – Venezia Giulia	30	-
Lazio	650	292
Liguria	180	-
Lombardia	140	160
Marche	20	347
Molise	20	-
Piemonte	470	180
Puglia	50	1150
Sicilia	192	170
Toscana	170	-
Trentino-Alto Adige	825	-
Umbria	60	-
Veneto	286	120
Totale	4.158	2.624

Tabella 9: Numero di posti per aree di servizio e parcheggi per regione

La consultazione di dati dinamici relativi alla presenza e all'occupazione di aree di sosta o parcheggio, come specificato all'interno del Regolamento Delegato n° 885, permette agli utenti di verificarne l'effettiva disponibilità e di pianificare in modo efficace itinerari e soste.

Sebbene sulla piattaforma del CCISS non vengano attualmente messi a disposizione dati di questo tipo, sono state intraprese delle azioni volte alla loro identificazione e alla loro raccolta, attraverso una collaborazione con gestori e operatori stradali finalizzate all'acquisizione di dati e informazioni, per tutti i tipi di parcheggio nell'intera rete stradale italiana.

Per fornire un servizio completo in relazione alla raccolta e alla messa a disposizione di informazioni sulle aree di sosta o parcheggio, in ottemperanza al Regolamento 885/2013, il CCISS ha pianificato diverse azioni:



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO – DIVISIONE 4 CCISS

- la mappatura di tutti i gestori stradali e l'implementazione di una procedura che preveda la comunicazione diretta verso il CCISS dei dettagli relativi ad eventuali operatori di aree di sosta o parcheggio e fornitori di servizi, sia pubblici che privati, non rilevati allo stato attuale (azione avviata).
- l'implementazione di un'interfaccia grafica per il NAP per la consultazione di dati statici che sia maggiormente “*user-friendly*” (azione pianificata).
- l'individuazione di gestori delle aree di servizio e operatori di aree di parcheggio a cui affidare l'onere del caricamento diretto di dati dinamici all'interno della piattaforma del CCISS. L'obiettivo è quello di coprire l'intera rete stradale italiana per tutte le tipologie di parcheggio. Per garantire la disponibilità di informazioni e dati dinamici, gli operatori dovranno poter disporre di una piattaforma che si interfacci in modo diretto con la piattaforma del CCISS. L'instaurazione di tali connessioni dovrà avvenire tramite protocollo DATEX II o altri formati compatibili con la piattaforma.

IL DIRETTORE GENERALE
(Ing. Vito Di Santo)

IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE
(Dott. Paolo Sangiorgio)