

**TTS**  
**ITALIA**

Associazione Italiana  
della Telematica  
per i Trasporti e la Sicurezza

# Incontro informativo su *Decreto ITS e Regolamento eCall*

Roma - 7 Maggio 2013

**Decreto su**

***Diffusione dei sistemi di trasporto  
intelligenti (ITS) in Italia***

- Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 1 febbraio 2013 su “**Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia**”
- Pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 26/3/2013
- Dà attuazione all’art.8 *Misure per l’innovazione dei sistemi di trasporto* del Decreto legge 18 ottobre 2012 n. 179 (Decreto Sviluppo Bis), convertito dalla legge 17 dicembre 2012 n.221

## Il Decreto ITS: settori di intervento

---

Costituiscono settori d'intervento per la diffusione e l'utilizzo, in modo coordinato e coerente, di sistemi di trasporto intelligenti sul territorio nazionale:

- l'uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità'
- la continuita' dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci
- le applicazioni ITS per la sicurezza stradale e la sicurezza del trasporto
- il collegamento telematico tra veicoli e infrastruttura di trasporto.

## Il Decreto ITS: requisiti per la diffusione degli ITS a)

---

Allo scopo di garantire la massima diffusione degli ITS, la progettazione e la realizzazione di tali sistemi devono soddisfare i seguenti requisiti e principi:

- essere efficaci nel contribuire concretamente alla soluzione dei principali problemi del trasporto, in particolare stradale,
- assicurare l'intermodalità e l'interoperabilità, anche mediante il ricorso ad apposite procedure di certificazione,
- promuovere la parità di accesso, non impedendo o discriminando l'accesso alle applicazioni e ai servizi ITS da parte di utenti della strada vulnerabili;
- offrire proporzionali livelli di qualità e diffusione dei servizi tenendo conto delle specificità locali, regionali e nazionali;

## Il Decreto ITS: requisiti per la diffusione degli ITS b)

---

- sostenere il miglior utilizzo delle infrastrutture nazionali e delle reti esistenti, tenendo conto delle differenze intrinseche delle caratteristiche delle reti di trasporto;
- garantire la retro-compatibilita' delle soluzioni adottate, assicurando la capacita' dei sistemi ITS di operare con sistemi esistenti
- assicurare la qualita' della sincronizzazione e del posizionamento, utilizzando servizi di navigazione satellitare integrati da tecnologie che offrano livelli equivalenti di precisione nelle zone d'ombra
- rispettare la coerenza, la compatibilita' e l'interoperabilita' dei servizi ITS nazionali rispetto a quelli garantiti a livello comunitario;
- accelerare lo sviluppo degli ITS e del loro mercato, in un clima di apertura del mercato stesso;
- essere efficienti in termini di costi, ottimizzando il rapporto tra costi e mezzi impiegati per raggiungere gli obiettivi.

### Il MIT promuove:

- Costituzione di una piattaforma telematica nazionale, e la relativa formazione
- Elaborazione e utilizzo dei modelli di riferimento e standard tecnici per la progettazione degli ITS al fine di garantire l'interoperabilità e la coerenza degli ITS nazionali
- Classificazione delle strade anche in base alle tecnologie e ai servizi ITS presenti
- Migliore utilizzo delle tecnologie di bordo per agevolare la comunicazione V2V e V2I
- Costituzione di un DB dei benefici ottenuti dalle applicazioni ITS
- Integrazione e cooperazione delle piattaforme afferenti al trasporto merci

## Decreto ITS: azioni per lo sviluppo sul territorio b)

---

- L'utilizzo di EGNOS e Galileo per i servizi di navigazione satellitare di supporto al trasporto delle persone e delle merci
- Sviluppo del sistema eCall per le chiamate di emergenza
- Attività condotte nell'ambito dei programmi europei in materia di ITS (*Easyway*)

### Art. 5 – Uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico ed alla mobilità

- Il decreto definisce gli elementi funzionali obbligatori che costituiscono le condizioni necessarie per sviluppare i servizi, assicurandone le caratteristiche di tempestività, coerenza, qualità e trasparenza.
- Gli enti proprietari ed i gestori di infrastrutture devono essere in possesso di una banca dati relativa all'infrastruttura e al servizio di propria competenza, da tenere costantemente aggiornata
- Al fine di fornire informazioni di traffico gratuite di base, il MIT, attraverso il CCISS, rende disponibili:
  - il data dictionary degli eventi di traffico del protocollo DATEX
  - Il DB delle località completo e aggiornato e certificato, con cadenza semestrale, sulla base delle info ricevute dai gestori delle strade
  - I dati di traffico in tempo reale sull'intera rete di interesse nazionale. Tali informazioni possono essere divulgate gratuitamente da chiunque, previa convenzione con il CCISS

- E' istituito l'IPIT – Indice Pubblico delle Informazioni sulle Infrastrutture e sul Traffico - contenente gli url di esposizione di tutte le informazioni relative alla cartografia, alle infrastrutture, al traffico e circolazione stradale, pubblicato sul portale web del CCISS
- Gli enti gestori delle infrastrutture sono responsabili della correttezza e veridicità delle informazioni delle loro banche dati, nonché della loro qualità
- L'assicurazione della qualità del dato e' fornita dai produttori del dato stesso che provvedono a definire e rendere pubblici i livelli standard di qualità per le informazioni ed i dati resi disponibili e per le attività di manutenzione della rete di rilevamento
- Per l'accesso a finanziamenti specifici come quelli previsti dai Piani Regionali di Infomobilità, è necessario garantire l'esistenza di un sistema di assicurazione della qualità del dato con l'obiettivo di consentire verifiche periodiche per il rispetto degli standard di qualità dichiarati

- Destinatari dell'art.5 sono enti proprietari delle strade e concessionari, gestori di nodi logistici, gestori di aree di parcheggio, gestori di aree di sosta e di servizio, agenzie della mobilita' e aziende di trasporto pubblico locale. Tali soggetti sono tenuti ad alimentare l'IPIT comunicando al CCISS l'indirizzo (url) di pubblicazione delle informazioni
- Gli enti proprietari delle strade e i concessionari devono rendere disponibili informazioni aggiornate relative a :

*Informazioni infrastrutturali quali:*

- Caratteristiche costruttive e di esercizio delle strade (entro 24 mesi sul proprio web)
- Modifiche permanenti alle caratteristiche costruttive e di esercizio delle strade
- Modifiche provvisorie alle caratteristiche costruttive e di esercizio delle strade
- Caratteristiche dei nodi logistici

- Caratteristiche dei parcheggi ed il valore percentuale del tasso di occupazione
- Caratteristiche delle stazioni di rifornimento carburante e di servizio. Le stazioni autostradali devono pubblicare il tasso di occupazione della stazione
- Zone a traffico limitato

*Dati di traffico e sulla regolarità della circolazione stradale quali:*

- Eventi di traffico (entro 18 mesi al CCISS via protocollo Datex, specie info su sicurezza stradale e regolarità della circolazione)
- Livelli di servizio delle infrastrutture (entro 18 mesi sul proprio web), espressi in termini di % di occupazione dell'infrastruttura per unità di tempo
- Flussi di traffico e velocità media (entro 24 mesi sul proprio web per ogni arco orientato del grafo)

- Qualora gli enti proprietari delle strade o i concessionari non siano in possesso di strumenti sufficienti per l'acquisizione di tali informazioni, gli stessi sono tenuti ad acquisire il set minimo di dati necessari da coloro che ne detengono la proprietà e in possesso dell'autorizzazione alla raccolta concessa dalla Direzione del CCISS
- La raccolta di dati relativi a *Eventi di traffico, Livello di servizio delle infrastrutture e Flussi di traffico e velocità media* richiede un'autorizzazione da rilasciarsi secondo modalità e procedure che saranno definite da apposito decreto del Capo Dipartimento del MIT. L'autorizzazione non è necessaria per proprietari e gestori delle strade e organi di polizia.
- La pubblicazione e la diffusione dei dati dell'IPIT è libera
- Entro 180 giorni, il Capo Dipartimento del MIT definisce modalità, tempi, frequenza di aggiornamento, standard di riferimento e formati di acquisizione e pubblicazione delle *Informazioni infrastrutturali e Dati di traffico e sulla regolarità della circolazione stradale*

### Art. 6 – Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci

- Favorire l'uso degli ITS per la gestione delle flotte per il trasporto multimodale dei passeggeri e per le merci, con particolare riguardo alle merci pericolose
- Promuovere, presso i gestori delle «flotte regolamentate» per il trasporto di merci e passeggeri, la trasmissione delle informazioni relative alla posizione e allo stato del veicolo e, nel caso di trasporto merci, anche dello stato del carico. Tali gestori sono chiamati, entro 18 mesi dalla data di entrata in vigore del decreto, a:
  - utilizzare sistemi di localizzazione e tracciamento delle flotte di veicoli adibiti al trasporto di passeggeri e merci mediante i servizi di posizionamento EGNOS (e, in prospettiva, GALILEO);
  - Utilizzare tecnologie per il rilevamento delle informazioni sullo stato del veicolo e, nel caso di trasporti merci, del carico;

- Introdurre piattaforme aperte a bordo veicolo, in modo da consentire la connessione di servizi telematici non condizionati da sistemi di bordo proprietari
  - Utilizzare protocolli standard ed architetture ITS aperte ed interoperabili per garantire lo scambio dati efficiente tra i soggetti coinvolti in ambito urbano ed extraurbano, e la creazione di servizi a valore aggiunto
  - Garantire le condizioni di trasparenza per l'effettuazione delle verifiche di qualita' e di integrita'.
- Favorire in ambito regionale e nazionale l'adozione della bigliettazione elettronica integrata per il pagamento dei servizi di trasporto pubblico locale e per la mobilita' privata
- Favorire da parte degli Enti locali la creazione di database per la gestione delle flotte regolamentate (quali, ad esempio: bus turistici, veicoli per la logistica urbana, trasporto collettivo) e veicoli autorizzati che accedono alle zone a traffico limitato, con particolare riferimento ai processi di accreditamento dei veicoli

- Favorire il miglioramento del Trasporto Pubblico Locale attraverso:
- l'implementazione o estensione di sistemi di monitoraggio e localizzazione della flotta interessata
  - la pianificazione e gestione del servizio e dei turni
  - l'utilizzo di sistemi di pianificazione dei viaggi multi-modali
  - la diffusione di corsie riservate al trasporto pubblico locale dotate di opportuni sistemi di controllo al fine di scoraggiarne l'utilizzo da parte di veicoli non autorizzati;
  - la diffusione di sistemi di priorit  semaforica in corrispondenza degli incroci semaforizzati, ai fini della riduzione dei tempi di viaggio e del miglioramento della gestione delle linee;
  - l'utilizzo di sistemi di informazione all'utenza alle fermate, anche accessibili attraverso applicazioni per siti web e per smartphone, in grado di fornire informazione su tempi di attesa, percorsi, fermate ed orari

- Consolidare, da parte degli Enti locali, l'utilizzo di sistemi che individuino automaticamente la classe di emissioni Euro dei veicoli per il trasporto di merci e/o la data di loro immatricolazione
- Assicurare, da parte dei proprietari e dei gestori delle infrastrutture, l'utilizzo di flussi ed interfacce standardizzate per l'utilizzo di dati e informazioni sul transito dei veicoli e delle merci, con particolare riguardo per quelle pericolose, all'interno dei confini nazionali, regionali ed urbani
- Costituire un sistema nazionale, interfacciabile a livello europeo, di coordinamento dei centri e delle centrali operative di controllo del traffico passeggeri e merci, in modo di garantire la continuita' dei servizi di gestione e informazione sull'intera rete nazionale e lungo i confini
- favorire la diffusione di piattaforme integrate di gestione e controllo del traffico e della mobilita' nelle aree metropolitane, nonche' di sistemi di gestione della domanda (ZTL, parcheggi)

- Favorire da parte degli Enti locali la creazione delle condizioni abilitanti per la Smart Mobility nelle città
- Favorire la creazione, presso i nodi logistici, di Piattaforme telematiche, armonizzate e coerenti con la Piattaforma Logistica Nazionale UIRNet
- Realizzare una piattaforma telematica nazionale fruibile agevolmente da parte degli utenti finali, e promuovere un'intensa campagna di informazione e di formazione nei confronti dei reali utilizzatori, al fine di facilitarne l'uso e favorire quindi la progettazione e lo sviluppo di sistemi ITS aperti e interoperabili

Art. 7 – Archivio telematico dei veicoli a motore e rimorchi che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilita' civile verso terzi. Applicazioni ITS per la sicurezza del trasporto

- E' istituito presso il MIT, l'archivio telematico dei veicoli a motore e rimorchi immatricolati in Italia che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilita' civile verso i terzi.
- L'archivio e' alimentato dalle compagnie di assicurazione autorizzate, che trasmettono, entro il termine di 18 mesi dalla data di adozione del decreto, per via telematica tutti i dati necessari contestualmente alla stipula, alla sospensione ed alla riattivazione di ciascun contratto di assicurazione per la responsabilita' civile verso terzi di veicoli a motore e rimorchi immatricolati in Italia
- Le informazioni trasmesse devono comprendere i dati identificativi del veicolo e dell'assicurato ed il periodo per il quale il veicolo e' coperto dall'assicurazione per responsabilita' civile verso terzi

- Per la implementazione sul territorio nazionale del servizio eCall, entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto, e' istituito, con provvedimento del Capo del Dipartimento del MIT, apposito Tavolo istituzionale con i rappresentanti dei Ministeri dell'interno, delle infrastrutture e dei trasporti, e degli affari regionali, per l'analisi, in linea con il progetto europeo di riferimento HeERO, delle seguenti tematiche:
- definizione del sistema di governance nazionale e architettura ICT complessiva del servizio;
  - attivazione dei PSAP (Public Safety Answering Point) per la gestione delle chiamate di emergenza sul territorio nazionale;
  - implementazione dell'infrastruttura del numero unico europeo 112 ed estensione a tale infrastruttura delle funzionalita' aggiuntive necessarie per eCall.

### Art. 8 – Collegamento telematico tra veicoli e infrastruttura di trasporto

- Definizione delle specifiche tecniche relative ai supporti necessari per operare il collegamento telematico tra veicoli ed infrastruttura, ai formati standard dei messaggi, alle modalita' di accesso per lo scambio di dati ed informazioni tra veicoli (V2V) e tra veicoli ed infrastruttura (V2I), in modo da favorire la guida cooperativa
- Diffusione di sistemi di scambio dati ed informazioni tra infrastruttura e veicoli (I2V) ai fini del miglioramento dei parametri di sicurezza della circolazione in condizioni atmosferiche avverse
- Diffusione di sistemi di monitoraggio dello stato dell'infrastruttura stradale, anche ai fini dell'ottimizzazione delle operazioni di manutenzione e dell'apprestamento di idonee e tempestive misure atte a migliorare la fruibilita', in condizioni di sicurezza, dell'infrastruttura stessa

- Miglioramento delle condizioni di accesso alle aree di parcheggio a pagamento per i veicoli commerciali, anche attraverso l'implementazione dei servizi di informazione e di prenotazione delle aree di parcheggio stesse mediante soluzioni ITS, tra cui dispositivi mobili e veicolari con funzionalità di comunicazione e di localizzazione
- Miglioramento dei sistemi di controllo nel settore dell'autotrasporto al fine di verificarne il rispetto dei requisiti minimi di sicurezza, anche attraverso l'implementazione del sistema telematico integrato per il controllo dell'autotrasporto, gestito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Favorire l'uso dei sistemi ITS per il controllo, su tutta la rete stradale urbana ed extraurbana, della velocità media e istantanea dei veicoli sulle strade a scorrimento veloce.

Il trattamento dei dati personali, nel quadro di funzionamento delle applicazioni e dei servizi ITS, avviene nel rispetto del vigente quadro normativo di riferimento.

In particolare, i dati personali sono protetti contro utilizzi impropri, compresi l'accesso non autorizzato, l'alterazione o la perdita, e sono trattati soltanto nella misura in cui tale trattamento sia necessario per il funzionamento delle applicazioni e dei servizi ITS.

### Art. 10 – Comitato di indirizzo e coordinamento tecnico delle iniziative in materia di ITS

- Istituzione del ComITS presieduto dal Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici ed composto dai Direttori delle Direzioni Generali per la motorizzazione, per la sicurezza stradale, per il trasporto stradale e l'intermodalità, per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione, per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali, per le infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e da un rappresentante di ciascuno dei Ministeri dell' Interno e del MIUR
- Il ComITS adotta, con apposito provvedimento del Capo Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, nel termine di 60 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto, il proprio regolamento di organizzazione

- Al fine di assicurare che l'attuazione e la diffusione di nuove iniziative in materia ITS nei settori di intervento di cui all'Art. 2 si realizzi in modo coordinato, integrato e coerente con le politiche e le attività in essere a livello nazionale e comunitario, ogni nuovo progetto nel settore ITS e' preliminarmente comunicato al ComITS da parte dei soggetti proponenti, secondo le modalita' definite dal regolamento di organizzazione
- Il ComITS esprime parere vincolante in merito alla compatibilita' e alla coerenza dei singoli progetti nel settore ITS che prevedono l'utilizzo di finanziamenti pubblici
- Non sono previste risorse esterne o maggiori oneri per la finanza pubblica per l'attuazione del ComITS

## Art. 12 - Relazioni

- La Presidenza del Consiglio dei Ministri comunica alla Commissione europea informazioni sulle azioni nazionali previste in materia di ITS per i successivi cinque anni, e adotta, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Piano nazionale per lo sviluppo dei sistemi ITS.
- La Presidenza del Consiglio dei Ministri riferisce ogni 3 anni alla Commissione Europea in merito ai progressi compiuti nella diffusione delle azioni nei settori prioritari

## Art. 13 – Copertura finanziaria

- Le attività di cui al presente decreto e l'adozione dei provvedimenti di competenza sono effettuate nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, e, pertanto, dall'attuazione delle disposizioni contenute nel decreto non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

## Regolamento su

*Predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile*

- Regolamento delegato (UE) N. 305/2013 della Commissione del 26 novembre 2012 che integra la Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla “**Predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell’Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile**”
- Pubblicato in Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea il 3/4/2013 ed entrato in vigore dal 23/4/2013
- Il regolamento definisce le specifiche per l’adeguamento dell’infrastruttura dei centri di raccolta delle chiamate di emergenza (PSAP) necessario per ricevere e gestire in modo adeguato le eCall, al fine di garantire la compatibilità, l’interoperabilità e la continuità del servizio eCall armonizzato su tutto il territorio dell’Unione europea

- Entro il 23 ottobre 2013, ogni Stato membro deve trasmettere una relazione alla Commissione sullo stato di attuazione del presente regolamento.

La relazione deve riportare quantomeno:

- l'elenco delle autorità competenti per valutare la conformità del funzionamento dei PSAP per il servizio eCall
  - l'elenco e la copertura geografica degli stessi
  - un calendario della realizzazione di PSAP nei due anni successivi
  - la descrizione delle prove di conformità e dei protocolli per la tutela della vita privata e la protezione dei dati personali.
- Il Regolamento si applica alle infrastrutture realizzate a decorrere dal 23/4/2013 del Regolamento. Esso si applica a decorrere dal 23 aprile 2014 alle infrastrutture già realizzate alla data di entrata in vigore del presente regolamento.

## Regolamento eCall: requisiti dei PSAP a)

---

- Ogni Stato membro deve assicurarsi che tutti i PSAP per il servizio eCall siano equipaggiati per gestire il servizio eCall e ricevere gli MSD provenienti dall'equipaggiamento di bordo conformemente alle norme EN 16072 (Sistemi intelligenti di trasporto - eSafety - Requisiti operativi per eCall paneuropeo) e EN 16062 (Sistemi intelligenti di trasporto — eSafety — eCall, requisiti applicativi di alto livello)
- I PSAP gestiscono le eCall con la stessa rapidità ed efficienza con cui trattano qualsiasi altra chiamata effettuata al numero di emergenza unico europeo 112 e conformemente ai requisiti delle normative nazionali in materia di gestione delle chiamate di emergenza.
- I PSAP devono essere in grado di ricevere i contenuti dei dati degli MSD (Minimum Set of Data) e trasmetterli in formato chiaro e intelligibile all'operatore PSAP

## Regolamento eCall: requisiti dei PSAP b)

---

- L'operatore PSAP ha la possibilità di accedere a un adeguato sistema di informazione geografica (GIS o a un sistema equivalente) che gli consenta di determinare la posizione e la direzione di un veicolo con il livello minimo di accuratezza, di cui alla norma EN 15722 per le coordinate dell'MSD.
- I requisiti sopramenzionati devono consentire ai PSAP di fornire l'ubicazione, il tipo di attivazione dell'eCall (manuale o automatico) e altri dati pertinenti ai servizi di pronto intervento o servizi associati responsabili.
- I PSAP stabiliscono una comunicazione audio con il veicolo ed elaborano i dati inviati dall'eCall; se necessario, i PSAP inoltrano la chiamata e i dati MSD a un altro PSAP, a una sala operativa per le emergenze o a un servizio associato conformemente alle procedure nazionali determinate dall'autorità nazionale competente. L'inoltro della chiamata può essere effettuato mediante collegamento dati o audio o, preferibilmente, con entrambe le modalità.

## Regolamento eCall: requisiti dei PSAP c)

---

- Se opportuno, e in funzione delle procedure e legislazioni nazionali, i PSAP e i servizi di emergenza o servizi associati competenti, possono ottenere accesso alle caratteristiche del veicolo, al fine di ottenere le informazioni necessarie per la gestione delle eCall

## Regolamento eCall: valutazione della conformità

---

- Gli Stati membri designano, e notificano alla Commissione, le autorità competenti per valutare la conformità del funzionamento dei PSAP per il servizio eCall ai requisiti richiesti
- La valutazione della conformità si basa sulla parte della norma EN 16454 (Sistemi intelligenti di trasporto — eSafety — Valutazione della conformità di eCall da punto a punto), relativa alla conformità dei PSAP al servizio eCall paneuropeo

- Gli Stati membri assicurano che il presente regolamento sia applicato una volta realizzata l'infrastruttura dei PSAP per la gestione del servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall), interoperabile in tutto il territorio dell'Unione europea, conformemente ai principi in materia di specifiche e realizzazione di cui all'allegato II della direttiva 2010/40/UE.
- I PSAP devono essere in grado di dimostrare alle autorità competenti di soddisfare tutti i requisiti di conformità in relazioni alle parti del sistema loro soggette per la quanto riguarda progettazione e/o controllo.
- I PSAP sono responsabili esclusivamente per la parte del servizio eCall di loro pertinenza che inizia nel momento in cui la eCall perviene al PSAP per il servizio eCall in conformità alle procedure nazionali

- I PSAP sono considerati responsabili del trattamento dei dati secondo la direttiva 95/46/CE. Quando i dati di una eCall devono essere inviati a sale operative per le emergenze o servizi associati, anche quest'ultimi sono considerati responsabili del trattamento dei dati.
- Gli Stati membri si assicurano che il trattamento dei dati personali nella gestione delle eCall da parte degli PSAP, dei servizi di emergenza e dei servizi associati avvenga in conformità alle direttive 95/46/CE e 2002/58/CE e che tale conformità sia provata al garante nazionale della protezione dei dati.

**Domande?**

**Commenti?**

**TTS**  
**ITALIA**

Associazione Italiana  
della Telematica  
per i Trasporti e la Sicurezza

*Grazie per l'attenzione!*  
[ttsitalia@ttsitalia.it](mailto:ttsitalia@ttsitalia.it)

