



*Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*

**NUCLEO DI VALUTAZIONE DEGLI ATTI UE**

Alla **Presidenza del Consiglio dei ministri**  
Dipartimento per le politiche europee  
ROMA

e, p.c., al **Ministero dell'interno**  
Nucleo di valutazione degli atti UE  
ROMA

**Ministero degli affari esteri e della cooperazione  
internazionale**  
ROMA

Oggetto: richiesta di relazione (art. 6 legge n. 234 / 2012) sulla proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2010/40/UE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto.  
Cod. Consiglio 15114/21;  
Cod. interistituzionale 2021/0419(COD);  
Cod. Commissione COM(2021) 813 final.

In riscontro alla nota del 26 gennaio u.s., n. 696, si trasmettono la relazione e la tabella di concordanza all'uopo compilate dalla competente Direzione Generale per la motorizzazione, per i servizi cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione.

IL COORDINATORE  
(Dr.ssa Chiara Palermo)



*Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

## Relazione ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012

### Oggetto dell'atto:

Proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2010/40/UE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto.

- **Codice della proposta:** COM(2021) 813 final del 14/12/2021
- **Codice interistituzionale:** 2021/0419(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

\*\*\*

### Premessa: finalità e contesto

- La libera circolazione di persone e merci attraverso le frontiere interne dell'Unione europea rappresenta una libertà fondamentale dell'UE e del suo mercato unico. Nel dicembre 2020 la Commissione europea ha adottato la comunicazione su una strategia per una mobilità sostenibile e intelligente che propone una trasformazione fondamentale del sistema di trasporto europeo al fine di conseguire l'obiettivo di una mobilità sostenibile, intelligente e resiliente. La digitalizzazione è un volano indispensabile di tale trasformazione;
- La diffusione di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) è un'azione chiave la sostenibilità dei trasporti sia per la creazione di un sistema di mobilità multimodale connesso e automatizzato - quest'ultimo combina nuovi sviluppi quali la mobilità come servizio (Mobility as a Service, MaaS) e la mobilità cooperativa, connessa e automatizzata (CCAM) – sia perché può accelerare la diffusione dei veicoli a emissioni zero e contribuire ad un loro utilizzo più efficiente nonché allo snellimento dei flussi di traffico stradale con positivi riflessi ambientali e sociali.

### A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

1. **Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica**

- La proposta rispetta il principio di attribuzione trattandosi di una proposta di modifica di direttiva con uno strumento legislativo di pari rango;
- La base giuridica è correttamente individuata negli articoli 90 e 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE); in particolare:
  - l'articolo 90 prevede che gli obiettivi dei trattati in materia di trasporti sono perseguiti nel quadro di una politica comune dei trasporti;
  - l'articolo 91 consente che il Parlamento europeo ed il Consiglio deliberino secondo la procedura legislativa ordinaria per l'applicazione dell'articolo 90 del TFUE al fine, anche, di stabilire misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti.

## 2. Rispetto del principio di sussidiarietà

- La proposta rispetta il principio di sussidiarietà in quanto la direttiva ITS affronta aspetti transnazionali del trasporto che non possono essere affrontati in maniera soddisfacente dagli Stati membri autonomamente, quali l'interoperabilità delle apparecchiature e il rafforzamento del mercato interno dei servizi ITS a livello globale.

## 3. Rispetto del principio di proporzionalità

- La proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto non va oltre quanto necessario per il conseguimento dei suoi obiettivi. L'intervento proposto: i) adatta l'ambito di applicazione della direttiva ITS ai settori di servizi ITS nuovi ed emergenti; ii) rafforza i ruoli dei soggetti interessati e il loro coordinamento; e iii) impone la disponibilità di dati cruciali e la fornitura di servizi essenziali; ciò al fine di adattare il quadro giuridico per gli ITS ad un panorama in evoluzione e per assicurare la disponibilità dei dati e dei servizi necessari per sostenere gli obiettivi della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente.

## B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

### 1. Valutazione del progetto e urgenza

- La valutazione delle finalità generali del progetto è complessivamente positiva in quanto la presente proposta sui ITS affronta i seguenti problemi: i) la mancanza di interoperabilità e continuità di applicazioni, sistemi e servizi; ii) la mancanza di concertazione e cooperazione effettiva tra i soggetti interessati; iii) questioni irrisolte relative alla disponibilità e alla condivisione dei dati che sostengono i servizi ITS;
- Il progetto non è di particolare urgenza perché in linea con la programmazione delle attività sia europee che nazionali.

### 2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

- Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale, in quanto il pieno dispiegamento degli ITS comporterà benefici in tutti i settori della società.

### 3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

- La proposta è in corso di esame da parte del competente gruppo di lavoro del

Consiglio Trasporti, sotto presidenza francese. Si prevede l'adozione finale entro il 2022, primo trimestre del 2023. Da parte italiana si è espresso un generale supporto all'iniziativa pur con la dovuta riserva di esame.

- Si ritiene opportuno che per l'implementazione di talune disposizioni della direttiva, come ad esempio nel caso della disponibilità dei dati e diffusione dei servizi ITS, la Commissione ricorra alla adozione di atti di esecuzione anziché all'uso esclusivo di atti delegati al fine di un maggior coinvolgimento degli Stati membri.
- Si ritiene necessario approfondire in merito alla effettiva utilità derivante dell'impiego di indicatori di prestazione in fase di rendicontazione da parte degli Stati membri nonché sulla introduzione dell'obbligo delle funzionalità di prenotazione ed acquisto dei titoli di viaggio. In quest'ultimo caso sarebbe preferibile la possibilità di impiego di tali funzioni che potrebbero risultare di difficile gestione da parte della Pubblica amministrazione.
- Non si ravvedono elementi di criticità oltre a quanto già rappresentato.

### C. Valutazione d'impatto

<b>1. Impatto finanziario</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Non è prevista alcuna nuova incidenza</u> sul bilancio per le istituzioni italiane.</li></ul>
<b>2. Effetti sull'ordinamento nazionale</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Sono previsti effetti</u> trattandosi di proposta di direttiva di modifica della direttiva 2010/40/UE recepita con Decreto Legge 18 ottobre 2012, n. 179 recante ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese;</li><li>• <u>Sono necessari adeguamenti</u> dovuti al recepimento nell'ordinamento nazionale della direttiva proposta una volta approvata.</li></ul>
<b>3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <u>La norma non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali</u> ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).</li></ul>
<b>4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Non sono previsti costi di adeguamento;</li><li>• Non sono previsti effetti in termini di semplificazione burocratica/normativa.</li></ul>
<b>5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• E' previsto un impatto positivo su cittadini e imprese perché la proposta permetterà una maggiore efficienza del sistema dei trasporti ed uno sviluppo del mercato dei sistemi intelligenti di trasporto (ITS);</li><li>• Non sono previsti nuovi costi.</li></ul>

Altro

---



*Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

## **Tabella di corrispondenza ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012**

(D.P.C.M. 17 marzo 2015)

### **Oggetto dell'atto:**

Proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2010/40/UE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto.

- **Codice della proposta:** COM(2021) 813 final del 14/12/2021
- **Codice interistituzionale:** 2021/0419(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

<b>Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea</b>	<b>Norma nazionale vigente</b>	<b>Commento</b>
Articolo 1	Articolo 8 del Decreto Legge 18 ottobre 2012, n. 179 recante ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese  Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 1 febbraio 2013 sulla diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia.	