



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA E
L'INTERMODALITÀ

[Ex Direzione generale per le politiche integrate di mobilità sostenibile,
la logistica e l'intermodalità]

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 92/106/CEE del Consiglio per quanto riguarda un quadro di sostegno per il trasporto intermodale di merci e il regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il calcolo dei risparmi sui costi esterni e la generazione di dati aggregati.

- **Codice della proposta:** COM(2023) 702final del 07/11/2023
- **Codice interistituzionale:** 2023/0396 (COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per i Trasporti e la Navigazione

Premessa: finalità e contesto

Contesto generale: fornire un sostegno destinato ad aumentare la competitività del trasporto intermodale rispetto al trasporto unimodale su strada al fine di stimolarne la diffusione e quindi ridurre i costi esterni del trasporto merci.

Proposte correlate:

- La proposta della direttiva s'inserisce nel più ampio ambito del *Greening Transport Package* adottato nel mese di luglio 2023;
- Principi generali illustrati nel *Green Deal* Europeo e nel Libro Bianco dei Trasporti (2011);

Elementi innovativi:

- Abbandono dei precedenti criteri di ammissibilità per le semplificazioni e misure di sostegno al trasporto combinato, basate sulle distanze chilometriche, in favore di criteri di ammissibilità basati su operazioni che riducono del 40% le esternalità negative rispetto al trasporto unimodale;
- Esenzione dai divieti temporanei di guida nel fine settimana per il trasporto combinato;
- La presente proposta di modifica della Direttiva apporta modifiche al Regolamento (UE) 2020/1056 al fine di introdurre l'obbligo per le piattaforme eFTI di fornire una funzionalità per il calcolo dei risparmi sui costi esterni e la generazione di dati aggregati

sui volumi annuali del trasporto combinato;

- Riduzione in 7 anni del costo medio delle operazioni di trasporto combinato del 10%.

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*
- *La base giuridica è correttamente individuata negli articoli 91 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea; in particolare:*
 - Il par. 1 lett. c stabilisce che l'UE è competente nel settore dei trasporti;
 - Il par. 1 lett. d prevede la medesima competenza per quanto concerne ogni altra utile disposizione

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

- *La proposta rispetta il principio di sussidiarietà in quanto l'azione dell'Unione Europea si esplica negli ambiti di seguito indicati:*
 - La direttiva concerne trasporti transfrontalieri che per loro natura possono essere meglio affrontati a livello europeo rispetto al livello degli Stati Membri.

3. Rispetto del principio di proporzionalità

- La proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto l'opzione prescelta consentirebbe dei risparmi sui costi esterni e un aumento della diffusione del trasporto intermodale rispetto allo scenario di base sufficiente a compensare l'obbligo per gli Stati membri di garantire un sostegno a determinati tipi di trasporto.

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 le innovazioni apportate dalla modifica alla Direttiva sono strumenti pertinenti ad un adeguato sviluppo del trasporto intermodale;
- Il progetto è di particolare urgenza in quanto la Direttiva in oggetto non è stata modificata dalla sua ultima versione del 1992, nonostante due proposte di modifica (entrambe archiviate).

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

- Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale, in quanto facenti parte di un quadro generale di riforme già avviate (eFTI, TEN-T, Greening Transport Package).

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

Per quanto di competenza di questa Direzione Generale, le attività di negoziazione e di partecipazione della delegazione italiana si fermano al 2020, anno in cui è stata ritirata la proposta di modifica alla Direttiva avanzata nel 2017. Dal 2020 ad oggi non risultano da parte di questa DG né attività di consultazione né attività di negoziazione.

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario

Si ritiene opportuno evidenziare che per poter procedere ad una compiuta analisi dei costi gravanti sul bilancio nazionale, appare necessario attendere i futuri sviluppi negoziali relativi al progetto di norma di cui trattasi.

2. Effetti sull'ordinamento nazionale

- La proposta di modifica andrà a incidere sulla normativa nazionale attualmente vigente in materia di trasporto combinato, ovvero il Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 15 febbraio 2001 e il successivo Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 14 maggio 2001;
- Inoltre, indirettamente, si rappresenta che la modifica contiene definizioni che andranno ad incidere sui regolamenti degli incentivi all'intermodalità gestiti da questa Direzione Generale e dalla Direzione Generale per l'autotrasporto e la sicurezza stradale. Questo si configura come un elemento di potenziale criticità che dovrà essere oggetto di ulteriori negoziazioni.

3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

- A parere della scrivente Direzione Generale, la norma non dovrebbe incidere sulle competenze regionali e delle autonomie locali 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).

4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

Al momento non si ravvisano effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

Quanto agli effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese si segnalano:

Articolo 2: alle operazioni di trasporto intermodale non si applicano regimi di contingentamento e autorizzazione

Articolo 3: la previsione di piattaforme digitali istituite a norma del regolamento sulle informazioni elettroniche sul trasporto merci (la cosiddetta EFTI).

Articolo 9 bis che stabilisce l'obbligo di esentare le tratte stradale del trasporto combinato dai divieti di circolazione nazionali nei fine settimana e nei giorni festivi.

Articolo 9 ter che stabilisce gli obblighi di trasparenza per i terminali merci intermodali.

Allo stato non si ravvisano effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

Altro

- Si precisa che la proposta nella sua versione originale è suscettibile di essere modificata nel corso del negoziato nell'ambito delle competenti sedi istituzionali comunitarie e che la posizione della nostra delegazione potrà evolvere, in base anche alle consultazioni con le amministrazioni e le parti interessate;



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA E
L'INTERMODALITÀ

[Ex Direzione generale per le politiche integrate di mobilità sostenibile,
la logistica e l'intermodalità]

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

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

Oggetto dell'atto:

Proposta di Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 92/106/CEE del Consiglio per quanto riguarda un quadro di sostegno per il trasporto intermodale di merci e il regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il calcolo dei risparmi sui costi esterni e la generazione di dati aggregati.

- **Codice della proposta:** COM(2023) 702 final del 07/11/2023
- **Codice interistituzionale:** 2023/0396 (COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per i Trasporti e la Navigazione

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea (articolo e paragrafo)	Norma nazionale vigente (norma primaria e secondaria)	Commento (natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria)
Articolo 3 paragrafo 1	il Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 15 febbraio 2001 e il successivo Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 14 maggio 2001 atti di recepimento della Direttiva 92/106/CE	È necessario adottare una nuova normativa di recepimento entro 24 mesi dall'entrata in vigore della nuova direttiva.

