

# MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 1° febbraio 2013.

## Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE  
E DEI TRASPORTI

DI CONCERTO CON

IL MINISTRO DELL'INTERNO

E

IL MINISTRO DELL'ISTRUZIONE,  
DELL'UNIVERSITÀ E DELLA RICERCA

Vista la direttiva 2010/40/UE 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;

Visto il nuovo codice della strada approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni ed integrazioni;

Visto l'art. 8 del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221;

Visto, in particolare, l'art. 8, comma 9, del predetto decreto legge n. 179/2012, che stabilisce che, al fine di assicurare la massima diffusione di sistemi di trasporto intelligenti sul territorio nazionale, assicurandone l'efficienza, la razionalizzazione e l'economicità di impiego e in funzione del quadro normativo comunitario di riferimento, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri competenti per materia, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono adottate le direttive con cui vengono stabiliti i requisiti per la diffusione, la progettazione, la realizzazione degli ITS, per assicurare disponibilità di informazioni gratuite di base e l'aggiornamento delle informazioni infrastrutturali e dei dati di traffico, nonché le azioni per favorirne lo sviluppo sul territorio nazionale in modo coordinato, integrato e coerente con le politiche e le attività in essere a livello nazionale e comunitario;

Ritenuta la necessità di dare concreta attuazione al disposto normativo di cui al citato art. 8, comma 9, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221.

Decreta:

### Capo I

#### AMBITO DI APPLICAZIONE

Art. 1.

#### Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si intendono per:

*a)* «sistemi di trasporto intelligenti» o «ITS» (Intelligent Transport Systems): tecnologie informatiche e della comunicazione applicate ai sistemi di trasporto, alle infrastrutture, ai veicoli e alla gestione del traffico e della mobilità;

*b)* «applicazione ITS»: strumento applicativo per l'utilizzo degli ITS;

*c)* «servizio ITS»: fornitura di un'applicazione ITS tramite un quadro organizzativo e operativo chiaramente definito allo scopo di contribuire a migliorare l'efficacia e l'efficienza del trasporto e la sicurezza degli utenti;

*d)* «fornitori di servizi ITS»: fornitore pubblico o privato di servizi ITS;

*e)* «utente ITS»: utente di applicazioni o di servizi ITS, tra cui i viaggiatori, gli utenti della strada vulnerabili, gli utenti e gli esercenti dell'infrastruttura di trasporto stradale, i gestori di flotte, gli operatori del trasporto e della logistica e gli operatori di servizi di emergenza;

*f)* «utenti della strada vulnerabili»: utenti della strada non motorizzati, quali pedoni e ciclisti, nonché motociclisti e persone con disabilità o con capacità di orientamento o mobilità ridotte;

*g)* «dispositivo nomade»: dispositivo portatile di comunicazione o di informazione che può essere portato a bordo del veicolo come ausilio per la guida e le operazioni di trasporto;

*h)* «piattaforma»: unità installata a bordo ovvero esterna, che permette la diffusione, la fornitura, l'utilizzo e l'integrazione delle applicazioni e dei servizi ITS;

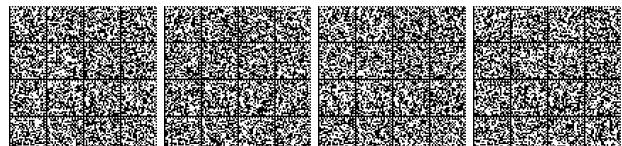
*i)* «architettura»: progettazione concettuale che definisce la struttura, il comportamento e l'integrazione di un dato sistema nel contesto circostante;

*j)* «interfaccia»: impianto tra sistemi che fornisce il mezzo attraverso il quale detti sistemi possono collegarsi e interagire;

*m)* «compatibilità»: capacità generale di un dispositivo o di un sistema di operare con un altro dispositivo o sistema senza modifiche;

*n)* «continuità dei servizi»: capacità di assicurare servizi continui sulle reti di trasporto europee indipendentemente dalla modalità di trasporto;

*o)* «interoperabilità»: capacità dei sistemi e dei processi industriali e commerciali che li sottendono di scambiare dati e di condividere informazioni e conoscenze;



p) «intermodalità»: integrazione fra diverse modalità che induce a considerare il trasporto medesimo non più come somma di attività distinte ed autonome dei diversi vettori interessati ma come un'unica prestazione, dal punto di origine a quello di destinazione;

q) «dati stradali»: dati sulle caratteristiche dell'infrastruttura stradale, inclusi i segnali stradali fissi, e sulle caratteristiche di sicurezza regolamentari;

r) «dati sul traffico e sulla mobilità»: dati storici e in tempo reale sulle caratteristiche del traffico stradale;

s) «dati di viaggio»: dati fondamentali, come orari del trasporto pubblico e tariffe, necessari a fornire informazioni per i viaggi multimodali prima e durante il viaggio onde facilitare la pianificazione, la prenotazione e gli adeguamenti del viaggio;

t) «specifica»: misura vincolante che stabilisce disposizioni contenenti requisiti, procedure o ogni altra regola pertinente;

u) «nodo DATEX»: piattaforma informativa di scambio dati di traffico basata su standard DATEX;

v) «scatola telematica»: dispositivo di bordo dotato di ricevitore EGNOS / GPS e connessione per la trasmissione dati;

z) «IPIT»: Indice Pubblico delle informazioni sulle Infrastrutture e sul Traffico;

aa) «frotte regolamentate»: insieme di veicoli soggetti a disciplina comune, quali, ad esempio, bus turistici e veicoli adibiti a trasporto collettivo;

bb) «sistema e-call»: sistema di trasmissione delle chiamate di emergenza da veicoli;

cc) «CCISS»: Centro di Coordinamento delle Informazioni sul traffico, sulla viabilità e sulla Sicurezza Stradale;

dd) «PRIM»: Piani Regionali per l'Infomobilità;

ee) «RDS»: Radio Data System;

ff) «TMC»: Traffic Message Channel;

gg) «EGNOS - European Geostationary Navigation Overlay System»: Sistema geostazionario europeo di navigazione di sovrapposizione.

## Art. 2.

### *Settori d'intervento*

1. Ai sensi dell'art. 8 del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, costituiscono settori d'intervento per la diffusione e l'utilizzo, in modo coordinato e coerente, di sistemi di trasporto intelligenti sul territorio nazionale:

a) l'uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità;

b) la continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci;

c) le applicazioni ITS per la sicurezza stradale e la sicurezza del trasporto;

d) il collegamento telematico tra veicoli e infrastruttura di trasporto.

## Art. 3.

### *Requisiti per la diffusione degli ITS*

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

a) essere efficaci nel contribuire concretamente alla soluzione dei principali problemi del trasporto, in particolare stradale, quali la congestione del traffico, le emissioni inquinanti, l'efficienza energetica dei vettori e la sicurezza degli utenti della strada;

b) assicurare l'intermodalità e l'interoperabilità, anche mediante il ricorso ad apposite procedure di certificazione, al fine di assicurare che i sistemi e i processi commerciali che li sottendono dispongano della capacità di condivisione di informazioni e dati;

c) promuovere la parità di accesso, non impedendo o discriminando l'accesso alle applicazioni e ai servizi ITS da parte di utenti della strada vulnerabili;

d) offrire proporzionali livelli di qualità e diffusione dei servizi tenendo conto delle specificità locali, regionali e nazionali;

e) sostenere il miglior utilizzo delle infrastrutture nazionali e delle reti esistenti, tenendo conto delle differenze intrinseche delle caratteristiche delle reti di trasporto, in particolare delle dimensioni dei volumi del traffico e delle condizioni meteorologiche sulle strade;

f) garantire la retro-compatibilità delle soluzioni adottate, assicurando la capacità dei sistemi ITS di operare con sistemi esistenti e che abbiano finalità comuni, senza ostacolare lo sviluppo di nuove tecnologie;

g) assicurare la qualità della sincronizzazione e del posizionamento, utilizzando servizi di navigazione satellitare integrati da tecnologie che offrono livelli equivalenti di precisione nelle zone d'ombra ai fini delle applicazioni e dei servizi;

h) rispettare la coerenza, la compatibilità e l'interoperabilità dei servizi ITS nazionali rispetto a quelli garantiti a livello comunitario;

i) accelerare lo sviluppo degli ITS e del loro mercato, in un clima di apertura del mercato stesso;

j) essere efficienti in termini di costi, ottimizzando il rapporto tra costi e mezzi impiegati per raggiungere gli obiettivi.

## Art. 4.

### *Azioni per favorire lo sviluppo degli ITS sul territorio nazionale*

1. Al fine di conseguire l'efficienza, la razionalizzazione e l'economicità di impiego degli ITS, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti promuove:

a) la costituzione di una piattaforma telematica nazionale, fruibile da parte dell'utenza, e la sua diffusione, anche nell'ottica di implementare le attività di formazione volte alla creazione di figure professionali incaricate della progettazione, della gestione e della manutenzione degli ITS;



b) l'elaborazione e l'utilizzo di modelli di riferimento e di standard tecnici per la progettazione degli ITS, allo scopo di conseguire l'interoperabilità e la coerenza degli ITS nazionali con gli analoghi sistemi in ambito comunitario;

c) l'introduzione di un modello di classificazione delle strade anche in base alle tecnologie e ai servizi ITS presenti (quali, ad esempio: sensori, telecamere, pannelli a messaggio variabile, informazioni in tempo reale sul traffico e sulle condizioni atmosferiche, sistemi di gestione delle emergenze e di sicurezza delle strade, pagamento automatico del pedaggio, tracciamento delle merci pericolose);

d) il migliore utilizzo delle tecnologie di bordo dei veicoli in modo da agevolare la comunicazione V2V (veicolo-veicolo) e V2I (veicolo-infrastruttura);

e) la costituzione di un Database riportante i benefici ottenuti dalle diverse utenze in ragione dell'utilizzo delle applicazioni ITS;

f) l'integrazione e la cooperazione applicativa delle piattaforme afferenti al trasporto delle merci, con particolare attenzione alle interfacce tra le diverse modalità di trasporto, in modo da evitare sovrapposizioni e conflitti tra sistemi e promuovere l'interoperabilità delle stesse;

g) l'utilizzo dei sistemi satellitari EGNOS e GALILEO per i servizi di navigazione satellitare di supporto al trasporto delle persone e delle merci, in linea con il Piano d'azione relativo alle applicazioni del sistema globale di radionavigazione via satellite (GNSS) redatto dalla Commissione Europea nel mese di Giugno 2010;

h) lo sviluppo del sistema di trasmissione delle chiamate di emergenza da veicoli (e-call);

i) le attività condotte nell'ambito dei programma europei in materia di ITS.

## Capo II

### AZIONI E SETTORI D'INTERVENTO

#### Art. 5.

##### *Uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico ed alla mobilità (Settore d'intervento 1.a)*

1. Al fine di assicurare agli utenti ed ai fornitori di servizi ITS accesso ad informazioni affidabili e regolarmente aggiornate sul traffico e sulla mobilità ed al loro interscambio tra i centri competenti di informazione e di controllo del traffico a livello nazionale e locale, il presente decreto definisce gli elementi funzionali obbligatori che costituiscono le condizioni necessarie per sviluppare i servizi, assicurandone le caratteristiche di tempestività, coerenza, qualità e trasparenza.

2. Gli enti proprietari ed i gestori di infrastrutture, di aree di sosta e di servizio e di nodi logistici sul territorio nazionale, devono essere in possesso di una banca dati relativa all'infrastruttura e al servizio di propria competenza, da tenere costantemente aggiornata.

3. Per le informazioni di traffico, al fine di assicurare la disponibilità di informazioni gratuite di base, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici, Direzione generale per la sicurezza stradale, attraverso il CCISS - rende disponibili sul web le seguenti informazioni:

a) il Data Dictionary degli eventi di traffico contenuti nel protocollo di comunicazione DATEX;

b) il Data Base delle località per lo standard IEC N63106 RDS (Radio Data System) - TMC (Traffic Message Channel) - o altri modelli per la geo-referenziazione delle informazioni di traffico prodotti dall'adozione di nuovi standard - completo ed aggiornato, il cui utilizzo è gratuito. Il CCISS si occupa della manutenzione del Data Base e provvede, con cadenza semestrale, al processo di certificazione dello stesso sulla base delle informazioni fornite dagli enti proprietari delle strade e dai concessionari;

c) i dati di traffico in tempo reale del CCISS sull'intera rete infrastrutturale stradale di interesse nazionale. Previa convenzione d'uso da stipularsi con il CCISS, chiunque può avvalersi di dette informazioni al fine di garantire la massima diffusione delle comunicazioni a titolo gratuito nei confronti dei cittadini.

4. Al fine di consentire l'accesso alle informazioni sulle infrastrutture e sul traffico provenienti da fonti diverse dal CCISS, è istituito, senza oneri per le finanze pubbliche, l'Indice Pubblico delle informazioni sulle Infrastrutture e sul Traffico (IPIT) tenuto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e pubblicato sul portale web del CCISS e contenente gli indirizzi (url) di esposizione di tutte le informazioni, pubbliche e private, afferenti alla cartografia, alle infrastrutture, al traffico e alla regolarità della circolazione stradale.

5. Gli enti gestori di infrastrutture e di servizi di trasporto sono responsabili della correttezza e della veridicità delle informazioni presenti nelle banche dati di loro competenza, del mantenimento dei propri sistemi di acquisizione e della continuità del processo di produzione e diffusione dei dati. L'assicurazione della qualità del dato è 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, nel rispetto delle norme tecniche e procedurali vigenti conformemente alle disposizioni per l'assicurazione della qualità previste dalla normativa comunitaria e nazionale.

6. L'esistenza di un sistema di assicurazione della qualità - strutturato con apposite sezioni nelle quali sono descritte le procedure per il rilevamento dei dati, i criteri di accesso e gli standard qualitativi offerti - volto a consentire agli organi preposti alla verifica periodica di accertare il rispetto degli standard di qualità dichiarati, costituisce condizione preliminare necessaria per l'accesso ai finanziamenti specifici, previsti dalle Regioni ai sensi dei Piani Regionali per l'Infomobilità (PRIM) conformemente all'Accordo tra Governo, Regioni ed Autonomie Locali del 31 maggio 2007, o da ogni altro strumento normativo o finanziario predisposto specificamente per la diffusione delle tecnologie ITS.



7. Dalle procedure disposte dal presente articolo sono escluse le apparecchiature di misura e di controllo finalizzate ad attività sanzionatorie o di esazione.

8. Le disposizioni di cui al presente articolo sono rivolte ai seguenti soggetti: 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 mobilità e aziende di trasporto pubblico locale. Tali soggetti sono tenuti ad alimentare l'IPIT comunicando al CCISS l'indirizzo (url) di pubblicazione delle informazioni di cui al comma 4.

9. Le disposizioni che seguono, disciplinano l'aggiornamento della informazioni afferenti alla cartografia, alle infrastrutture, al traffico e alla regolarità della circolazione stradale, al fine di assicurarne la congruenza con le condizioni effettive al momento dell'aggiornamento stesso.

*a) Informazioni infrastrutturali*

a1) (Caratteristiche costruttive e di esercizio delle strade). Gli enti proprietari delle strade e i concessionari hanno la responsabilità e l'onere di mantenere le informazioni pubblicate continuativamente aggiornate. Gli enti proprietari delle strade e i concessionari - entro ventiquattro mesi dall'entrata in vigore del presente decreto - hanno l'onere di rendere disponibili sul web tutte le informazioni attinenti all'infrastruttura di propria competenza (quali, ad esempio: profilo altimetrico, caratteristiche del tracciato, caratteristiche della sezione stradale, limiti di massa e sagoma, velocità di progetto, limiti di velocità imposti, capacità oraria di ciascun arco, costo chilometrico del pedaggio per tipo di veicolo, presenza di rilevatori di velocità fissi);

a2) (Modifiche permanenti alle caratteristiche costruttive e di esercizio delle strade). Gli enti proprietari delle strade e i concessionari hanno l'onere di rendere preventivamente disponibili ed aggiornare sul web tutte le informazioni relative a modifiche permanenti delle caratteristiche costruttive e di esercizio delle strade. Tali informazioni dovranno essere rese disponibili in fase di pianificazione (informazioni tecniche e temporali); di previsione di esercizio (in fase realizzativa) e di esercizio;

a3) (Modifiche provvisorie alle caratteristiche costruttive e di esercizio delle strade). Gli enti proprietari delle strade e i concessionari hanno l'onere di rendere preventivamente disponibili ed aggiornare sul web tutte le informazioni relative a modifiche provvisorie delle caratteristiche costruttive e di esercizio delle strade. Tali informazioni dovranno essere rese disponibili in fase di pianificazione (informazioni tecniche e temporali) e di previsione di conclusione attività (in fase realizzativa);

a4) (Nodi logistici). Gli enti gestori dei nodi logistici (gomma - gomma; gomma - ferro; gomma - acqua; gomma - aria) sono tenuti a pubblicare ed aggiornare sul web le modifiche permanenti o provvisorie delle caratteristiche dei nodi (quali, ad esempio: categorie di mezzi ammessi e relativi limiti di massa e di sagoma; eventuali vincoli per veicoli con particolari sistemi di alimentazione; tariffe; modalità di pagamento; sistemi di prenotazione). Detti enti sono tenuti, inoltre, a rendere disponibile, in via continuativa, il valore percentuale del tasso di occupazione dell'infrastruttura;

a5) (Parcheggi sicuri). Gli enti gestori di parcheggi a pagamento sono tenuti a pubblicare ed aggiornare sul web le caratteristiche dei parcheggi (quali, ad esempio: totale posti, posti disponibili, categoria di mezzi ammessi e relativi limiti di massa e di sagoma, eventuali vincoli per veicoli con particolari sistemi di alimentazione, tariffe, modalità di pagamento, sistemi di prenotazione, tecnologie e sistemi di sorveglianza, orari di controllo). Detti enti sono tenuti, inoltre, a rendere disponibile, in via continuativa, il valore percentuale del tasso di occupazione dell'infrastruttura.

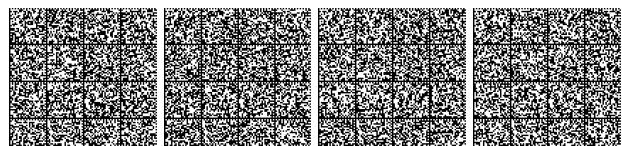
a6) (Stazioni di rifornimento carburante e di servizio). Gli enti gestori di stazioni di rifornimento carburante su rete autostradale, statale, e regionale, sono tenuti a pubblicare ed aggiornare sul web le caratteristiche delle stazioni: orari di apertura/chiusura, disponibilità di carburanti, prezzi in euro dei carburanti in modalità servito e in modalità self service. Gli enti gestori di stazioni di servizio su rete autostradale, sono tenuti a pubblicare ed aggiornare sul web il tasso di occupazione della stazione.

a7) (Zone a traffico limitato). Gli enti proprietari delle strade e i concessionari devono rendere pubbliche ed aggiornare sul web le eventuali modifiche provvisorie o permanenti alle Zone a Traffico Limitato, ed in particolare: posizione delle sezioni di rilevazione; categorie di mezzi ammessi; limiti di massa; limiti di sagoma; eventuali vincoli per veicoli con particolari sistemi di alimentazione/livelli di emissione; orari di attivazione/disattivazione di eventuali varchi di accesso.

*b) Dati sul traffico e sulla regolarità della circolazione stradale*

b1) (Eventi di traffico). Entro diciotto mesi dall'entrata in vigore del presente decreto, gli enti proprietari delle strade e i concessionari comunicano tempestivamente e continuativamente al CCISS, per via telematica e mediante protocollo DATEX, tutti gli eventi di traffico, con rilevanza sulla sicurezza e la regolarità della circolazione, intercettati sulla rete stradale di propria competenza con indicazione dell'estensione dell'evento (coordinate dei punti d'inizio e fine) e del posizionamento puntuale sul Data Base delle località, certificato secondo le modalità definite al comma 3, lettera b). Gli enti in possesso di una propria piattaforma informativa e di un proprio nodo DATEX d'interscambio devono connettere a titolo gratuito per via telematica detto nodo con il nodo DATEX del CCISS. Gli enti non in possesso di una propria piattaforma informativa e di un proprio nodo DATEX possono utilizzare a titolo gratuito il sistema informativo nazionale di infomobilità del CCISS accessibile tramite connessione telematica. Nelle more dell'attuazione del presente comma, l'ANAS, le Società concessionarie di autostrade, gli enti proprietari delle strade e tutti gli enti in grado di fornire informazioni di mobilità stradale, sono tenuti a prestare la propria collaborazione al funzionamento del CCISS.

b2) (Livelli di servizio delle infrastrutture). Entro diciotto mesi dall'entrata in vigore del presente decreto, gli enti proprietari delle strade e i concessionari pubblicano sul web, tempestivamente e continuativamente, le informazioni attinenti ai livelli di servizio, espressi in termini



di percentuale di occupazione dell'infrastruttura, specializzati per unità di tempo, sulle strade di propria competenza ricomprese nel Data Base delle località in formato RDS - TMC o altri standard internazionali equivalenti.

b3) (Flussi di traffico e velocità media). Entro ventiquattro mesi dall'entrata in vigore del presente decreto, gli enti proprietari delle strade e i concessionari pubblicano in tempo reale i dati, opportunamente depurati degli elementi in contrasto con la necessaria tutela del diritto di privacy, provenienti da tutte le fonti automatiche installate sull'infrastruttura e sui veicoli su queste transitanti (Zone a traffico limitato, sistemi di rilevazione automatica della velocità, tecnologie per la sicurezza in galleria e sui ponti, sensori di misura, dati di traffico in entrata ed in uscita dalle barriere di pedaggio, dati di traffico in entrata/uscita dai nodi logistici telecamere, unità telematiche di bordo).

In particolare, gli enti proprietari delle strade e i concessionari forniscono, per ogni arco orientato del grafo in formato RDS - TMC o altri standard internazionali equivalenti, il valore di flusso veicolare in tempo reale e la velocità media.

10. Qualora gli enti proprietari delle strade o i concessionari non siano in possesso di strumenti sufficienti per l'acquisizione delle informazioni di cui al comma 9, gli stessi sono tenuti ad acquisire il set minimo di dati necessari da coloro che ne detengono la proprietà; il costo unilaterale d'uso dei dati deve essere reso pubblico. È possibile l'acquisizione di dati presso soggetti proprietari della tecnologia di rilevazione ed in possesso dell'autorizzazione alla raccolta concessa dalla Direzione del CCISS secondo quanto previsto dal comma 11.

11. La raccolta dei dati e delle informazioni di cui al comma 9, punti b1), b2) e b3), richiedono una specifica autorizzazione da rilasciarsi secondo modalità e procedure definite da apposito decreto del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'autorizzazione non è necessaria per le strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per gli enti proprietari delle strade e concessionari, per gli organi di polizia. La pubblicazione e la diffusione, con qualsiasi mezzo, di dati estratti dall'Indice Pubblico delle informazioni sulle Infrastrutture e sul Traffico (IPIT) ovvero di dati la cui raccolta sia stata autorizzata ai sensi del presente comma, è libera.

12. Con provvedimento del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono definite le modalità, i tempi, le frequenze di aggiornamento, gli standard di riferimento e i formati di acquisizione e pubblicazione di tutti i dati e le informazioni di cui al presente articolo, nonché le modalità e le condizioni per il monitoraggio continuativo della effettività delle informazioni e della efficacia della metodologia di raccolta dei dati.

## Art. 6.

### *Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci - (Settore d'intervento 1.b)*

1. Le azioni prioritarie nel settore di intervento di cui al presente articolo sono definite sulla base delle specifiche e degli atti adottati dalla Commissione europea ai sensi degli articoli 6 e seguenti della Direttiva 2010/40/UE nell'esercizio della delega conferita alla Commissione dall'art. 12 della Direttiva medesima, e, in particolare, sono volte a:

a) favorire l'uso degli ITS per la gestione delle flotte per il trasporto multimodale dei passeggeri e per la localizzazione e il tracciamento dei mezzi abilitati al trasporto multimodale di merci, con particolare riguardo alle merci pericolose;

b) 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 presente 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;

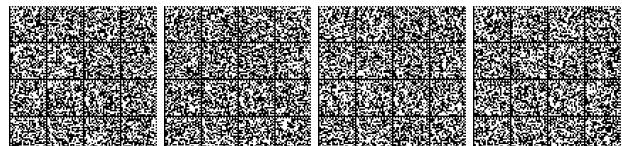
introdurre piattaforme aperte a bordo veicolo, in modo da consentire la connessione di servizi telematici non condizionati da sistemi di bordo proprietari;

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 qualità e di integrità;

c) favorire in ambito regionale e nazionale l'adozione della bigliettazione elettronica integrata per il pagamento dei servizi di trasporto pubblico locale e per la mobilità privata; l'applicazione dei sistemi di pagamento integrato deve consentire agli utenti di utilizzare i diversi servizi di trasporto (in ambito locale, regionale e nazionale) utilizzando supporti interoperabili per titoli di viaggio condivisi, sosta e taxi. Per il raggiungimento di tale obiettivo è necessario l'impiego di standard che consentano un uso combinato dello stesso titolo per più funzioni legate alla mobilità urbana, oltre che garantire la massima integrazione con altri sistemi di pagamento e vendita a livello regionale e nazionale; gli standard dovranno garantire la possibilità di utilizzare tecnologie wireless e mobile sia di prossimità che di vicinanza residenti su telefoni cellulari su carte di credito/debito;

d) 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;



e) 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 priorità 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;

f) 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, in modo da consentire l'immediata applicazione di differenziali per servizi in ambito urbano, riconosciuti da appositi strumenti normativi;

g) 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;

h) 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 continuità dei servizi di gestione e informazione sull'intera rete nazionale e lungo i confini;

i) favorire la diffusione di piattaforme integrate di gestione e controllo del traffico e della mobilità nelle aree metropolitane, nonché di sistemi di gestione della domanda (ZTL, parcheggi);

j) favorire da parte degli Enti locali la creazione delle condizioni abilitanti per la Smart Mobility nelle città, attraverso lo sviluppo di:

politiche per favorire la mobilità elettrica sostenibile a emissioni zero,

sistemi di mobilità sostenibile come car sharing, bike sharing, car pooling,

servizi sostenibili di logistica urbana;

m) favorire la creazione, presso i nodi logistici, di Piattaforme telematiche, armonizzate e coerenti con la Piattaforma Logistica Nazionale UirNet, per lo scambio di dati, informazioni e documenti tra operatori, al fine di migliorare, semplificare e velocizzare tutti i processi operativi ed amministrativi nel ciclo complesso del trasporto intermodale (stradale, ferroviario e marittimo);

n) realizzare una piattaforma telematica nazionale fruibile agevolmente da parte degli utenti finali (amministrazioni locali, aziende di trasporto pubblico locale, agenzie della mobilità, operatori autostradali, operatori logistici), e promuovere un'intensa campagna di informa-

zione 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 responsabilità civile verso terzi. Applicazioni ITS per la sicurezza del trasporto (eCall) -. (Settore d'intervento 1.c)*

1. Alla stregua delle disposizioni di cui all'art. 31, comma 2, del decreto legge 24 gennaio 2012 n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, recante: «Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività», è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, Direzione generale per la motorizzazione, l'archivio telematico dei veicoli a motore e rimorchi immatricolati in Italia che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'art. 122, del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209.

2. L'archivio è alimentato dalle compagnie di assicurazione autorizzate all'espletamento dell'attività in Italia, che trasmettono, entro il termine di diciotto mesi dalla data di adozione del presente decreto, per via telematica tutti i dati necessari contestualmente alla stipula, alla sospensione ed alla riattivazione di ciascun contratto di assicurazione per la responsabilità civile verso terzi di veicoli a motore e rimorchi immatricolati in Italia.

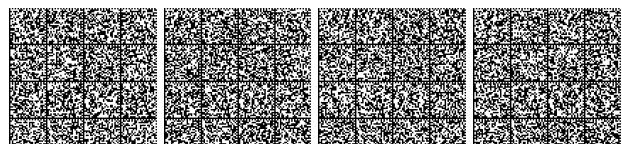
3. Le informazioni trasmesse devono comprendere i dati identificativi del veicolo (targa, marca e tipo, presenza scatola telematica installata, gestore scatola telematica) e dell'assicurato (nome, cognome, data di nascita e codice fiscale), ed il periodo (data inizio, data fine) per il quale il veicolo è coperto dall'assicurazione per responsabilità civile verso terzi.

4. Ai fini dell'attivazione e dell'implementazione sul territorio nazionale del servizio Pan Europeo eCall per la gestione delle chiamate di emergenza, anche allo scopo di ridurre i tempi di intervento ed ottimizzare i soccorsi in caso di incidente stradale, entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, è istituito, con provvedimento del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 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 funzionalità aggiuntive necessarie per eCall.



## Art. 8.

*Collegamento telematico tra veicoli e infrastruttura di trasporto. (Settore d'intervento 1.d)*

1. Le azioni prioritarie nel settore di intervento di cui al presente articolo sono definite sulla base delle specifiche e degli atti adottati dalla Commissione europea ai sensi degli articoli 6 e seguenti della Direttiva 2010/40/UE nell'esercizio della delega conferita alla Commissione dall'art. 12 della Direttiva medesima, e, in particolare, sono volte:

*a)* alla definizione delle specifiche tecniche relative ai supporti necessari per operare il collegamento telematico tra veicoli ed infrastruttura, ai formati standard dei messaggi, alle modalità 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;

*b)* alla 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;

*c)* alla 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 fruibilità, in condizioni di sicurezza, dell'infrastruttura stessa;

*d)* al 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;

*e)* al 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;

*f)* a 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.

## Art. 9.

*Disposizioni sulla tutela della vita privata, la sicurezza e l'utilizzo delle informazioni*

1. 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*

1. È istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Comitato di indirizzo e coordinamento delle iniziative in materia di ITS, denominato ComITS.

2. Il ComITS è presieduto dal Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici ed è 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 concertanti.

3. 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 presente decreto, il proprio regolamento di organizzazione da pubblicarsi sul sito web del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. 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 realizzino 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 è preliminarmente comunicato al ComITS da parte dei soggetti proponenti, secondo le modalità definite dal regolamento di organizzazione di cui al comma 3.

5. Il ComITS esprime parere vincolante in merito alla compatibilità e alla coerenza dei singoli progetti nel settore ITS che prevedono l'utilizzo di finanziamenti pubblici.

6. All'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo si provvede con le risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente, e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

## Art. 11.

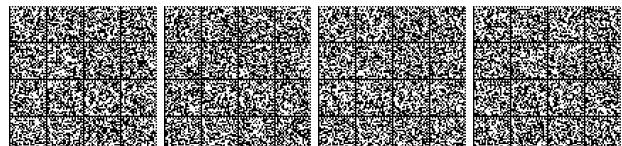
*Disposizioni in materia di responsabilità*

1. Alle disposizioni di cui al presente decreto riguardanti la diffusione e l'utilizzo delle applicazioni e dei servizi ITS previsti nelle specifiche adottate dalla Commissione europea, si applicano, in tema di responsabilità per danno da prodotti difettosi, le previsioni di cui al vigente quadro comunitario e nazionale di riferimento, anche relativamente alle pertinenti disposizioni del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206.

## Art. 12.

*Relazioni*

1. 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.



2. Successivamente, la Presidenza del Consiglio dei Ministri riferisce ogni tre anni alla Commissione europea in merito ai progressi compiuti nella diffusione delle azioni nell'ambito dei settori di intervento di cui all'art. 2.

3. Il Piano nazionale per lo sviluppo dei sistemi ITS è aggiornato con cadenza triennale.

### Art. 13.

#### *Copertura finanziaria*

1. 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 presente decreto non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il presente decreto è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, previa trasmissione agli organi di controllo per la registrazione.

Roma, 1° febbraio 2013

*Il Ministro delle infrastrutture  
e dei trasporti*  
PASSERA

*Il Ministro dell'interno*  
CANCELLIERI

*Il Ministro dell'istruzione,  
dell'università e della ricerca*  
PROFUMO

Registrato alla Corte dei conti il 4 marzo 2013  
Ufficio controllo atti Ministero delle infrastrutture e dei trasporti  
e del Ministero dell'ambiente della tutela del territorio e del mare,  
registro n. 1, foglio n. 374

13A02463

## MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI

DECRETO 11 marzo 2013.

### Approvazione delle modifiche allo statuto del Consorzio del Prosciutto di Modena.

IL DIRETTORE GENERALE  
PER LA PROMOZIONE DELLA QUALITÀ AGROALIMENTARE

Visto il regolamento (UE) n. 1151/12 del Consiglio del 21 novembre 20126 relativo ai regimi di qualità dei prodotti agricoli ed alimentari;

Vista la legge 21 dicembre 1999, n. 526, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee – legge comunitaria 1999;

Visto l'art. 14 della citata legge 21 dicembre 1999, n. 526, ed in particolare il comma 15 che individua le funzioni per l'esercizio delle quali i Consorzi di tutela delle DOP, delle IGP e delle STG possono ricevere, mediante provvedimento di riconoscimento, l'incarico corrispondente dal Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali;

Visti i decreti ministeriali 12 aprile 2000, pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana – serie generale – n. 97 del 27 aprile 2000, recanti disposizioni generali relative ai requisiti di rappresentatività dei Consorzi di tutela delle denominazioni di origine protette (DOP) e delle indicazioni geografiche protette (IGP), e individuazione dei criteri di rappresentanza negli organi sociali dei Consorzi di tutela delle denominazioni di origine protette (DOP) e delle indicazioni geografiche protette (IGP), emanati dal Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali in attuazione dell'art. 14, comma 17 della citata legge n. 526/1999;

Visto il decreto 12 settembre 2000, n. 410 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana – serie generale – n. 9 del 12 gennaio 2001 con il quale, in attuazione dell'art. 14, comma 16 della legge n. 526/1999, è stato adottato il regolamento concernente la ripartizione dei costi derivanti dalle attività dei Consorzi di tutela delle DOP e delle IGP incaricati dal Ministero;

Visto il decreto 12 ottobre pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana – serie generale – n. 272 del 21 novembre 2000 con il quale, conformemente alle previsioni dell'art. 14, comma 15, lettera d) sono state impartite le direttive per la collaborazione dei Consorzi di tutela delle DOP e delle IGP con l'Ispettorato Centrale Repressione Frodi, ora Ispettorato Centrale della tutela della qualità e repressione frodi dei prodotti agroalimentari – ICQRF, nell'attività di vigilanza;

Visto il Regolamento (CE) n. 1107 della Commissione del 12 giugno 1996, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Comunità Europea L 148 del 21 giugno 1996 con il quale è stata registrata la denominazione di origine protetta «Prosciutto di Modena»;

Visto il decreto ministeriale del 4 gennaio 2006, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana – serie generale – n. 13 del 17 gennaio 2006 con il quale è stato attribuito al Consorzio del Prosciutto di Modena il riconoscimento e l'incarico a svolgere le funzioni di cui all'art. 14, comma 15, della legge 21 dicembre 1999, n. 526 per la DOP «Prosciutto di Modena»;

Visti i decreti del 9 febbraio 2009 e del 7 maggio 2012 con i quali è stato confermato al Consorzio del Prosciutto di Modena l'incarico a svolgere le funzioni di cui all'art. 14, comma 15, della legge 21 dicembre 1999, n. 526 per la DOP «Prosciutto di Modena»;

Visto il decreto dipartimentale n. 7422 del 12 maggio 2010 recante disposizioni generali in materia di verifica delle attività istituzionali attribuite ai Consorzi di tutela ai sensi dell'art. 14, comma 15 della legge 21 dicembre 1999, n. 526;

