



*Consiglio Nazionale
dell'Economia e del Lavoro*

L'ASSEMBLEA

(seduta del 27 aprile 2022)

VISTO l'art. 99 della Costituzione;

VISTA la legge speciale 30 dicembre 1986, n. 936, recante "Norme sul Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro" e successive modifiche e integrazioni;

VISTA la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante "Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea";

VISTO, in particolare, l'art. 6 della citata legge n. 234/2012, rubricato "Partecipazione del Parlamento al processo di formazione degli atti dell'Unione europea";

Visto, altresì, l'art. 28 della medesima legge n. 234/2012, rubricato "Partecipazione delle parti sociali e delle categorie produttive alle decisioni relative alla formazione di atti dell'Unione europea", il quale, al comma 2, prevede quanto segue: "Il Presidente del Consiglio dei Ministri o il Ministro per gli affari europei trasmette al Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (CNEL) i progetti e gli atti di cui all'articolo 6, riguardanti materie di particolare interesse economico e sociale. Il CNEL può far pervenire alle Camere e al Governo le valutazioni e i contributi che ritiene opportuni, ai sensi degli articoli 10 e 12 della legge 30 dicembre 1986, n. 936. A tale fine, il CNEL può istituire, secondo le norme del proprio ordinamento, uno o più comitati per l'esame degli atti dell'Unione europea";

VISTO il Regolamento degli organi, dell'organizzazione e delle procedure, approvato dall'Assemblea del Cnel il 17 luglio 2019;

VISTA la determina prot. n. 376 del 24/2/2021, con il quale è stato istituito il Comitato per l'esame degli atti dell'Unione Europea nella fase ascendente, ai sensi del predetto art. 28 della legge n. 234/2012;

VISTE le note in data 25/1/2022, 27/1/2022, 1/2/2022, 3/2/2022, 8/02/2022, 10/02/2022, 15/02/2022, 17/02/2022, 22/02/2022, 24/02/2022 del Dipartimento Politiche Europee presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri di invio degli elenchi e segnalazione degli Atti dell'Unione europea ai sensi degli artt. 6, 24, 26 e 28 della citata legge n. 234/2012;

VISTO, in particolare, l'Atto all'Atto UE COM (2021) 813 *final*, *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*;

VISTE le comunicazioni rese nell'Assemblea del 27 aprile 2022;

VISTI i verbali delle sedute del 31/1/2022, 14/2/2022, 28/2/2022, 14/3/2022, 28/3/2022 e dell'11/4/2022 del Comitato per l'esame degli atti dell'Unione Europea nella fase ascendente;

VISTO l'elaborato degli Uffici istruttori del CNEL, redatto sulla base delle osservazioni prodotte dal comitato di cui al capoverso precedente;

CONSIDERATO che il CNEL si è espresso nella materia in esame con i seguenti documenti: i Disegni di Legge n. 27, n. 28 e n. 29, concernenti rispettivamente le *Modifiche alla legislazione vigente per la semplificazione e la competitività del sistema della logistica italiana delle merci*, la *Delega al Governo per il riordino e la semplificazione della disciplina afferente il sistema della logistica delle merci* e le *Modifiche all'art. 1 decreto lgs.vo 8.11.1990, n. 374, per la semplificazione e la competitività del sistema della logistica italiana delle merci*, approvati nella seduta del 17/07/2019; Quaderno del CNEL n.5 concernente le *Proposte sulla semplificazione e la competitività della logistica italiana*, approvato nella seduta del 17/07/2019;

CONSIDERATO che il CESE si è espresso sulla proposta in esame con il parere TEN/765 – EESC-2021-06442-00-00-AS-TRA del 15 marzo 2022;

RITENUTO di trasmettere alle Camere e al Governo proprie valutazioni e contributi in merito alla predetta Comunicazione della Commissione (2022) 16 *final*;

SENTITO il Segretario Generale, Cons. Mauro Nori;

UDITO il relatore, Comitato per l'esame degli atti UE di cui all'art. 28 della legge n. 234/2012, Cons. Nereo Marcucci;

ADOTTA

L'unito parere in merito all'Atto UE COM (2021) 813 *final*, *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.*

Prof. Tiziano TREU



Visto

Il Segretario Generale

Cons. Mauro Nori



Sintesi dell'Atto UE

La proposta riguarda l'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio volta a modificare 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.

Essa si inserisce nel contesto di un pacchetto di iniziative legislative destinate più specificamente a temi di salvaguardia ambientale: decarbonizzazione, digitalizzazione e maggiore resilienza delle infrastrutture di trasporto.

La revisione della Direttiva ITS, infine, sarà accompagnata dalla revisione del Regolamento TEN-T che intende fornire agli utenti della strada informazioni sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale.

Si tratta di un insieme di interventi, compreso il previsto pacchetto sulla mobilità urbana, che individua nei sistemi di trasporto intelligenti e nelle informazioni la risposta che garantisce, nonostante le dimensioni assunte dal traffico di persone e di merci, la loro libera circolazione in un contesto ambientale che in modo crescente diviene decarbonizzato e resiliente.

La strategia adottata dalla Commissione europea individua nella diffusione di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) un'azione chiave per la creazione di un sistema di mobilità multimodale connesso e automatizzato. Essa prevede un riesame della direttiva ITS e di alcuni suoi regolamenti delegati. Inoltre, la strategia ha evidenziato l'intenzione della Commissione di sostenere la nascita, nel 2021, di un meccanismo di coordinamento dei punti di accesso nazionali realizzati ai sensi della direttiva ITS.

La proposta affronta i problemi seguenti:

- 1) la mancanza di interoperabilità e continuità di applicazioni, sistemi e servizi;
- 2) la mancanza di concertazione e cooperazione effettiva tra i soggetti interessati;
- 3) questioni irrisolte relative alla disponibilità e alla condivisione dei dati che sostengono i servizi ITS. Tale obiettivo viene conseguito in particolare ampliando l'attuale ambito di applicazione della direttiva in modo da includervi sfide nuove ed emergenti rendendo obbligatori in tutta l'UE i servizi ITS essenziali. La diffusione dei servizi ITS sarà favorita dalla disponibilità dei dati necessari a fornire informazioni affidabili, così che dei vantaggi della digitalizzazione possa beneficiare anche il settore dei trasporti su strada.

Tutto quanto sopra premesso, il CNEL osserva quanto segue:

La digitalizzazione delle infrastrutture vuol dire maggiore sicurezza del trasporto e snellimento degli oneri amministrativi.

La possibilità di comunicare tra sistemi di trasporto intelligenti e infrastruttura stradale garantisce l'upgrade della interoperabilità e dell'efficienza nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto. La diffusione della tecnologia digitale permette informazioni sempre più dettagliate e quindi aumenta la possibilità di definire le politiche di trasporto, la gestione dei flussi di traffico, la rilevazione di criticità conseguenti ai flussi, i calendari di fermi e deviazioni.

La grande promessa dei *Big Data*, anche nel campo dei trasporti e più in generale della logistica, è un avanzamento nell'assunzione di decisioni indotte dai dati.

La logistica, quindi, non può che beneficiare della possibilità di contare su dati sempre più coerenti e affidabili, disponibili in tempi brevi e, soprattutto, basati sulle caratteristiche specifiche degli oggetti.

Secondo un recente lavoro di Astrid, *“La digital transformation delle infrastrutture si configura come volano per l'intera economia del Paese, dal momento che il settore infrastrutturale, per la sua capacità di attrarre investimenti importanti e di connettere soggetti e settori produttivi diversi, può rappresentare la frontiera dell'innovazione. In tal senso la digital transformation rappresenta un'enorme occasione per l'Italia: innanzitutto perché consente di valorizzare l'ingente patrimonio esistente attraverso interventi di upgrading tecnologico, il cui costo ed i cui tempi di realizzazione sono mediamente molto più bassi rispetto ad interventi sulle infrastrutture fisiche. In secondo luogo, può favorire investimenti orientati all'innovazione nella produzione di mezzi di trasporto pubblico, infrastrutture e sistemi tecnologici - infrastrutture “smart”, sistemi intelligenti di trasporto ITS – e nella fornitura di servizi innovativi e in linea con le esigenze del mercato, settori in cui l'industria italiana presenta vere eccellenze. Le tecnologie digitali, sempre più pervasive, permettono l'interazione e lo scambio di informazioni tra persone, sistemi, servizi, attori diversi e più in generale “oggetti”, tra cui i veicoli. Ne deriva l'esigenza di un apparato stradale e ferroviario che si configuri come un insieme di sistemi e servizi per la mobilità, gestiti e offerti da operatori diversi, mediante tecnologie standard e di scala, in un ambiente integrato, reso possibile da una architettura aperta e distribuita. In questo senso, le strade intelligenti non potranno che beneficiare della continua evoluzione tecnologica dei veicoli a guida automatica e della connessione permanente, valorizzando la rete stradale e creando nuovi modelli di business”*.

Il futuro della logistica si trova nella digitalizzazione *end-to-end*, che offrirà un nuovo potenziale per la valorizzazione e la creazione di nuovi modelli di *business*. L'utilizzo di sensori intelligenti permette già ora la registrazione, la raccolta, la valutazione e la fornitura di informazioni e dati sulle merci in transito.

Tuttavia, il suo valore reale si evidenzia solo quando tutti i *partner* coinvolti nella *supply chain* possono contare sulla sicurezza nel fornire, condividere e accedere a questi dati. Il prerequisito per raggiungere questo obiettivo, però, è un'infrastruttura dati che abbia la massima diffusione, sia protetta, regolata e standardizzata sotto tutti i punti di vista.

La proposta di modifica della Direttiva 2010/40/UE va nella giusta direzione visto che mira ad incoraggiare lo sviluppo di tecnologie di trasporto innovative per creare sistemi di trasporto intelligente (ITS), grazie all'introduzione di *standard* e specifiche comuni in tutto il territorio dell'Unione Europea. L'obiettivo è quello di giungere alla definizione di servizi ITS interoperabili ed efficienti.

Una novità rilevante e condivisa consiste nell'introduzione dell'obbligo per gli Stati di fornire servizi ITS essenziali e dei dati cruciali confermando al contempo l'autonomia dei singoli paesi dell'UE ai sistemi sui quali investire. Rendere obbligatori in tutta l'UE i servizi ITS essenziali (ancorché attraverso una direttiva) risponde ad una necessità ampiamente avvertita, ad una carenza da superare per contribuire alla creazione di un sistema di mobilità multimodale connesso e automatizzato.

E' anche condivisa, del Riesame della direttiva ITS e di alcuni suoi regolamenti delegati, la previsione di coordinare i punti di accesso nazionali realizzati ai sensi della direttiva ITS (iniziativa prevista, per la verità, per il 2021) tendendo ad implementare l'interoperabilità e ad affrontare questioni irrisolte relative alla disponibilità e alla condivisione dei dati che sostengono i servizi ITS. Tale obiettivo viene conseguito in particolare ampliando l'attuale ambito di applicazione della direttiva in modo da includervi sfide nuove ed emergenti.

Il Riesame della Direttiva intende affrontare anche il tema della mancanza di concertazione e cooperazione effettiva tra i soggetti interessati e la persistente riluttanza a fornire dati. Un tema la cui soluzione, probabilmente, non può essere affidata solo alla direttiva ed alle integrazioni tecniche ed alle certezze sulla qualità della *cybersecurity* ma che potrebbe necessitare di un approccio culturale imperniato sulle caratteristiche orizzontali del miglioramento del sistema della mobilità quando vi è maggiore disponibilità e condivisione dei dati che sostengono i servizi ITS.

Lo snellimento dei flussi realizzabile con innovazioni guidate dai dati cruciali ne è solo un esempio, e, a proposito di mobilità delle persone, è di rilievo quanto ci si propone per la rilevazione dei dati (ovviamente per interventi coerenti di facilitazione ed aiuto) riferibili a persone a mobilità ridotta.

Tornando al trasporto delle merci, la possibilità di avere dati circa limiti di peso, lunghezza ed altezza può contribuire, in particolare per il nostro Paese che sta investendo in monitoraggio di ponti ed opere d'arte risorse del PNRR, ad una nuova normalità anche dopo il 2026 nei trasporti eccezionali che sono parte importante dei processi industriali e logistici del Nord Italia.

La diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS), con le modalità previste nella modifica della direttiva, è certamente un elemento necessario per far raggiungere alla supply chain quel grado di digitalizzazione che rappresenta uno degli aspetti dell'auspicato salto di qualità nella gestione dei carichi e conseguentemente verso gli obiettivi di decarbonizzazione nonché in termini di sicurezza.

A parere del CNEL, infine, ci sono ulteriori aspetti da implementare.

- La revisione della normativa sul trattamento dei dati appare necessaria perché deve affrontare e risolvere questioni aperte relative ai tempi, ai modi ed alla protezione dei dati inclusa l'individuazione del responsabile della registrazione e della cancellazione dei dati.
- La automazione dei veicoli pone, sebbene *in progress*, temi nuovi che, generati dalla condivisione dei dati, potrebbero determinare problemi per la sicurezza pubblica. E' quindi importante implementare ed aggiornare tempo per tempo sistemi contro la pirateria informatica attraverso *framework* normativi che relazionino la *privacy* e la sicurezza dei dati da un lato e i vantaggi socioeconomici, ad esempio, di veicoli automatizzati dall'altro.