ULTERIORI MISURE URGENTI PER LA CRESCITA DEL PAESE

Art. 8

Misure per l'innovazione dei sistemi di trasporto

Al fine di incentivare l'uso degli strumenti elettronici per migliorare i servizi ai cittadini nel settore del trasporto pubblico locale, riducendone i costi connessi, le aziende di trasporto pubblico locale promuovono l'adozione di sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili a livello nazionale e di biglietti elettronici integrati nelle citta' metropolitane. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro delegato per l'innovazione tecnologica, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono adottate, in coerenza con il decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, le regole tecniche necessarie al fine di attuare quanto disposto dal comma 1, anche gradualmente e nel rispetto delle soluzioni esistenti. Tenuto conto del carattere di pubblica utilita' del servizio ed al fine di assicurarne la massima diffusione, le aziende di trasporto di cui al comma 1 e le amministrazioni interessate, anche in deroga alle normative di settore, consentono l'utilizzo della bigliettazione elettronica attraverso strumenti di pagamento in mobilita', anche attraverso l'addebito diretto su credito telefonico e nel rispetto del limite di spesa per ciascun biglietto acquistato, previsto dalle vigenti disposizioni, tramite qualsiasi dispositivo di telecomunicazione. Il titolo digitale del biglietto e' consegnato sul dispositivo di comunicazione. Ai fini del recepimento della direttiva 2010/40/Ue del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, recante «Quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto», e considerata la necessita' di ottemperare tempestivamente agli obblighi recati dalla direttiva medesima, ai sensi del presente articolo, sono stabiliti i seguenti settori di intervento costituenti obiettivi prioritari per la diffusione e l'utilizzo, in modo coordinato e coerente, di sistemi di trasporto intelligenti sul territorio nazionale:

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

b) continuita' dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci;

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

d) collegamento telematico tra veicoli e infrastruttura di trasporto. Nell'ambito dei settori di intervento di cui al comma 4, i sistemi di trasporto intelligenti garantiscono sul territorio nazionale:

a) la predisposizione di servizi di informazione sulla mobilita' multimodale;

b) la predisposizione di servizi di informazione sul traffico in tempo reale;

c) i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sul traffico connesse alla sicurezza stradale;

d) la predisposizione armonizzata di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile;

e) la predisposizione di servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali;

f) la predisposizione di servizi di prenotazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali. All'articolo 176 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il comma 11 e' sostituito dal seguente: "11. Sulle autostrade e strade per il cui uso sia dovuto il pagamento di un pedaggio, l'esazione puo' essere effettuata mediante modalita' manuale o automatizzata, anche con sistemi di telepedaggio con o senza barriere. I conducenti devono corrispondere il pedaggio secondo le modalita' e le tariffe vigenti. Ove previsto e segnalato, i conducenti devono arrestarsi in corrispondenza delle apposite barriere ed incolonnarsi secondo le indicazioni date dalle segnalazioni esistenti o dal personale addetto. I servizi di polizia stradale di cui all'articolo 11, comma 1, lettera a), relativi alla prevenzione e accertamento delle violazioni dell'obbligo di pagamento del pedaggio possono essere effettuati, previo superamento dell'esame di qualificazione di cui all'articolo 12, comma 3, anche dal personale dei concessionari autostradali e stradali e dei loro affidatari del servizio di riscossione, limitatamente alle violazioni commesse sulle autostrade oggetto della concessione nonche', previo accordo con i concessionari competenti, alle violazioni commesse sulle altre autostrade". Il trattamento dei dati personali nel quadro del funzionamento delle applicazioni e dei servizi ITS avviene nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale di settore, incoraggiando, se del caso ed al fine di garantire la tutela della vita privata, l'utilizzo di dati anonimi e trattando i dati personali soltanto nella misura in cui tale trattamento sia necessario per il funzionamento delle applicazioni e dei servizi ITS. Le questioni relative alla responsabilita', riguardo alla diffusione ed all'utilizzo delle applicazioni e dei servizi ITS, figuranti nelle specifiche comunitarie adottate sono trattate in conformita' a quanto previsto dal diritto comunitario, inclusa, in particolare, la direttiva 85/374/CEE nonche' alla legislazione nazionale di riferimento. Gli enti proprietari e i gestori di infrastrutture, di aree di sosta e di servizio e di nodi intermodali sul territorio nazionale devono essere in possesso di una banca dati relativa all'infrastruttura e al servizio di propria competenza, da tenere costantemente aggiornata e consultabile, nei limiti eventualmente previsti, come dati di tipo aperto. Dall'attuazione del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. In attuazione dei commi da 4 a 8, al fine di assicurare la massima diffusione di sistemi di trasporto intelligenti sul territorio nazionale, assicurandone l'efficienza, la razionalizzazione e l'economicita' 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 disponibilita' di informazioni gratuite di base e l'aggiornamento delle informazioni infrastrutturali e dei dati di traffico, nonche' le azioni per favorirne lo sviluppo sul territorio nazionale in modo coordinato, integrato e coerente con le politiche e le attivita' in essere a livello nazionale e comunitario. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, istituisce un comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, senza oneri aggiuntivi per lo Stato, che esercita anche le competenze attribuite per legge alle Commissioni interministeriali previste dall'articolo 12 della legge 14 giugno 1949, n. 410, dall'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, dall'articolo 2 della legge 29 dicembre 1969, n. 1042, e dall'articolo 5, comma 2, della legge 26 febbraio 1992, n. 211, e successive modificazioni. Fino all'attivazione del comitato di cui al comma 9-bis, le previsioni normative di cui all'articolo 29 del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, non si applicano alle Commissioni interministeriali previste dall'articolo 12 della legge 14 giugno 1949, n. 410, dall'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, dall'articolo 2 della legge 29 dicembre 1969, n. 1042, e dall'articolo 5, comma 2, della legge 26 febbraio 1992, n. 211, e successive modificazioni. COMMA SOPPRESSO DALLA L. 24 DICEMBRE 2012, N. 228. Ai fini dell'attuazione della direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalita' di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE, considerata la necessita' di ottemperare tempestivamente agli obblighi recati dalla direttiva medesima, allo scopo di semplificare le procedure amministrative applicate ai trasporti marittimi con l'inoltro in formato elettronico delle informazioni e la razionalizzazione dei dati e delle dichiarazioni da rendersi dalle navi, in arrivo o in partenza dai porti nazionali, che svolgono traffico di cabotaggio o internazionale nell'ambito dell'Unione europea ovvero provengono o sono dirette in porti situati al di fuori dell'UE, le procedure amministrative correlate all'arrivo ed alla partenza si svolgono con il ricorso ai seguenti sistemi:

a) SafeSeaNet: sistema dell'Unione europea per lo scambio di dati marittimi di cui all'articolo 2, comma 1, lettera t-bis, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e successive modificazioni;

b) PMIS, Port management Information System: sistema informativo per la gestione amministrativa delle attivita' portuali di cui all'articolo 14-bis del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e successive modificazioni.Devono comunque essere assicurati la semplificazione delle procedure ed appropriati livelli di interoperativita' tra i diversi sistemi pubblici che operano nell'ambito logistico trasportistico, secondo quanto

indicato al comma 13. Dall'applicazione del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. L'articolo 179 del Codice della navigazione e' sostituito dal seguente: «Art. 179 (Nota di informazioni all'autorita' marittima). - All'arrivo della nave in porto e prima della partenza, il comandante della nave o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante fanno pervenire, anche in formato elettronico, all'autorita' marittima i formulari in appresso indicati, di cui alla Convenzione FAL dell'IMO adottata il 9 aprile 1965, come recepita nell'ambito dell'Unione europea: formulario FAL n. 1 dichiarazione generale; formulario FAL n. 2 dichiarazione di carico; formulario FAL n. 3 dichiarazione delle provviste di bordo; formulario FAL n. 4 dichiarazione degli effetti personali dell'equipaggio; formulario FAL n. 5 ruolo dell'equipaggio; formulario FAL n. 6 elenco dei passeggeri; formulario FAL n. 7 dichiarazione merci pericolose a bordo; dichiarazione sanitaria marittima. Il formulario FAL n. 6, elenco dei passeggeri, reca, per i passeggeri che non siano cittadini di Stati membri dell'Unione europea, gli estremi dei documenti di identita' validi per l'ingresso nel territorio dello Stato. La comunicazione delle informazioni di cui al primo comma avviene con un anticipo di almeno ventiquattro ore o al momento in cui la nave lascia il porto precedente, qualora la navigazione sia di durata inferiore alle ventiquattro ore. Qualora, alla partenza della nave, non e' noto il porto di scalo o esso cambi nel corso del viaggio, il comandante della nave invia le informazioni di cui al primo comma senza ritardo, non appena sia noto il porto di destinazione. All'arrivo in porto, il comandante della nave comunica all'Autorita' marittima eventuali ulteriori dati richiesti in base alla normativa vigente in ambito UE ed ogni altra informazione da rendersi in ottemperanza ad altre disposizioni legislative o regolamentari di carattere speciale. Prima della partenza, il comandante della nave inoltra all'autorita' marittima una dichiarazione integrativa relativa all'avvenuto adempimento di ogni obbligo di sicurezza, di polizia, sanitario, fiscale, contrattuale e statistico. Il comandante di una nave diretta in un porto estero, inoltra le informazioni di cui al primo comma all'autorita' consolare. In caso di inesistenza di uffici consolari presso il porto di destinazione, le informazioni vengono rese presso l'autorita' consolare piu' prossima al porto di arrivo. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, adotta le modifiche tecniche ai formulari FAL recepiti dall'Unione europea e regola gli adempimenti cui sono tenute le navi addette ai servizi locali, alla pesca, alla navigazione da diporto o di uso privato, nonche' per altre categorie di navi adibite a servizi particolari.». L'inoltro delle dichiarazioni di cui all'articolo 179 del codice della navigazione non esime il comandante della nave dall'osservanza dell'obbligo di inoltrare ogni altra comunicazione prescritta dalla normativa dell'Unione europea o nazionale di attuazione di strumenti giuridici internazionali. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e dell'economia e delle finanze, da adottarsi, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono definite le modalita' per la trasmissione elettronica dei dati di cui ai

formulari FAL con l'implementazione dell'interfaccia unica costituita dal sistema PMIS, assicurando l'interoperabilita' dei dati immessi nel sistema PMIS con il Safe Sea Net e con il Sistema informativo delle dogane, per quanto riguarda gli aspetti di competenza doganale, e, la piena accessibilita' delle informazioni alle altre autorita' competenti, ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e successive modificazioni, oltre che agli Stati membri dell'Unione europea.L'interoperativita' va altresi' assicurata rispetto alle piattaforme realizzate dalle autorita' portuali per il miglior espletamento delle funzioni di indirizzo e coordinamento dei nodi logistici che alle stesse fanno capo. Dall'attuazione del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. L'inoltro delle informazioni in formato cartaceo cessa a far data dal 1° giugno 2015. Fino a tale data le informazioni di cui all'articolo 179 del codice della navigazione, limitatamente ai formulari n. 2, 5, 6 e la dichiarazione sanitaria sono direttamente inoltrate dal comandante della nave anche all'autorita' doganale, all'autorita' di pubblica sicurezza di frontiera ed all'autorita' sanitaria competenti per il porto di arrivo. Non sono soggette all'obbligo di comunicazione del formulario FAL n. 2 le navi soggette al regime di monitoraggio di cui al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e successive modificazioni, che operano tra porti situati sul territorio doganale dell'Unione, quando non provengono da un porto situato al di fuori del territorio dell'Unione o da una zona franca soggetta alle modalita' di controllo di tipo I ai sensi della legislazione doganale, non vi fanno scalo ne' vi si recano. Le navi esentate sono comunque soggette all'obbligo di comunicazione dei dati e delle informazioni di cui ai restanti formulari FAL e di ogni altro dato che sia necessario acquisire a tutela dell'ordine e la sicurezza pubblica ed in ottemperanza della normativa doganale, fiscale, di immigrazione, di tutela dell'ambiente o sanitaria. Il trattamento dei dati e delle informazioni commerciali comunicati ai sensi del presente articolo e' soggetto alla disciplina di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196. E' abrogato il decreto legislativo 24 dicembre 2004, n. 335, recante attuazione della direttiva 2002/6/CE sulle formalita' di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri della Comunita'.

Versione in vigore dal 1 gennaio 2013, non più in vigore dal 21 agosto 2013 · versione 2

RIFERIMENTI NORMATIVI

Atto	Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese
Estremi	Decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179
Sezione	II — Amministrazione digitale e dati di tipo aperto
Pubblicazione	Gazzetta Ufficiale del 19 ottobre 2012

Fonte del testo: dati aperti ufficiali, licenza CC BY 4.0
Fonti e licenze su iuspedia.it/fonti-e-metodologia. Il testo non ha carattere di ufficialità: fa fede quello pubblicato nella Gazzetta Ufficiale.

Documento generato da Iuspedia.it il 28 novembre 2026
https://www.iuspedia.it/ulteriori-misure-urgenti-per-la-crescita-del-paese/art-8-misure-per-l-innovazione-dei-sistemi-di-trasporto/versione/2

Inquadra il QR code per aprire la pagina su Iuspedia.it