



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 4 febbraio 2022  
(OR. en)

5967/22

TRANS 63  
DELECT 16  
TELECOM 40  
IND 30  
DIGIT 25

#### NOTA DI TRASMISSIONE

---

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	2 febbraio 2022
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	C(2022) 492 final
Oggetto:	REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE del 2.2.2022 che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativamente alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento C(2022) 492 final.

All.: C(2022) 492 final



Bruxelles, 2.2.2022  
C(2022) 492 final

**REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE**

**del 2.2.2022**

**che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio  
relativamente alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di  
informazione sul traffico in tempo reale**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

## RELAZIONE

### **1. CONTESTO DELLA PROPOSTA**

Il regolamento delegato (UE) 2015/962 della Commissione che integra la direttiva 2010/40/UE sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS) stabilisce specifiche per assicurare l'accessibilità, lo scambio, il riutilizzo e l'aggiornamento dei dati sulle strade e sul traffico da parte delle autorità stradali, degli operatori stradali e dei fornitori di servizi per la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale (RTTI).

Il regolamento delegato specifica che le tipologie di dati indicate nel suo allegato, i quali sono disponibili in un formato leggibile tramite un dispositivo digitale e che riguardano la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), le altre autostrade o le zone prioritarie individuate dagli Stati membri, devono essere condivisi mediante un punto di accesso nazionale in ogni Stato membro in un formato standard. Il regolamento delegato indica anche le condizioni di accesso, utilizzo e aggiornamento dei dati, il modo in cui verificare la conformità ai suoi requisiti e le informazioni da riferire sulla sua attuazione. Esso si applica a decorrere dal 13 luglio 2017.

Il regolamento delegato non prevede la creazione di dati che non sono ancora disponibili in un formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico. Pertanto i requisiti previsti da tale regolamento delegato si applicano solo alle tipologie di dati indicate nell'allegato già esistenti in un formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico.

Allo stesso modo, il regolamento delegato non impone la condivisione gratuita delle tipologie di dati indicate nell'allegato, fatte salve le disposizioni imposte in altre normative dell'Unione o nazionali. I punti di accesso nazionali forniscono servizi di ricerca per consentire ai portatori di interessi di sapere quali dati sono disponibili e i termini e le condizioni applicabili per il riutilizzo di tali dati. I dati indicati nei punti di accesso nazionali possono essere soggetti ad accordi di licenza per l'accesso o la condivisione dei dati.

La realtà dei sistemi di trasporto intelligenti è in rapida evoluzione, con l'attuazione di nuove applicazioni nella mobilità cooperativa, connessa e automatizzata e molto altro all'orizzonte. Per sostenere l'ulteriore sviluppo in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico, sono necessarie ulteriori tipologie di dati, come ad esempio l'accesso regolamentato dei veicoli alle aree urbane o i punti di ricarica/rifornimento, al fine di rendere possibili informazioni sulla mobilità da porta a porta più accurate e affidabili; le nuove fonti di dati (ad esempio i dati generati a bordo del veicolo) possono essere utilizzati anche per migliorare la gestione del traffico e le operazioni associate alla manutenzione delle strade. Inoltre è necessario estendere la copertura geografica dei dati per coprire le aree regionali e urbane che attualmente non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento delegato.

Tali questioni sono state sollevate, insieme ad altre priorità, nel programma di lavoro aggiornato della direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti adottato nel dicembre 2018<sup>1</sup> in seguito all'approvazione da parte del comitato europeo sugli ITS<sup>2</sup>, che analizza i lavori da

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/legislation/c20188264\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/legislation/c20188264_en.pdf).

<sup>2</sup>

<https://ec.europa.eu/transparency/comitologyregister/screen/meetings/CMTD%282018%291282/consult?lang=en>.

intraprendere da parte della Commissione. In linea con gli obiettivi del programma di lavoro e dopo un'indagine approfondita comprensiva di un'analisi del rapporto costi-benefici, è stata raccomandata una revisione del regolamento delegato.

La revisione è inclusa nella "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente"<sup>3</sup> pubblicata nel dicembre 2020 come azione 36 nell'ambito dell'iniziativa faro 6 ("trasformare in realtà la mobilità multimodale connessa e automatizzata"). Il presente regolamento delegato contribuisce ad aiutare l'UE a sfruttare appieno le soluzioni digitali e i sistemi di trasporto intelligenti. La revisione mira inoltre a chiarire qualsiasi sovrapposizione tra gli altri regolamenti delegati che integrano la direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti e ad allineare il loro approccio agli sviluppi nel settore.

La revisione rientra nel mutevole contesto della legislazione in materia di dati, sostenuto dalla strategia europea per i dati del febbraio 2020. Una delle misure di tale strategia, l'atto sulla governance dei dati, mira a garantire il riutilizzo efficace dei dati per fornire servizi affidabili ai cittadini dell'UE e per evitare situazioni di monopolio di dati.

## **2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ**

### **• Base giuridica**

Il presente atto delegato integra la direttiva 2010/40/UE, in conformità con l'articolo 7, e costituisce una normativa a parte per l'azione prioritaria b) ai sensi dell'articolo 3. Il potere di adottare atti delegati conferito alla Commissione è soggetto alle condizioni stabilite dall'articolo 12 della stessa direttiva.

### **• Sussidiarietà**

Le informazioni sul traffico contribuiscono alla sicurezza stradale, riducono la congestione del traffico e pertanto limitano le emissioni dei veicoli a vantaggio degli utenti della strada e della popolazione europea. Il presente regolamento delegato mira a migliorare l'accessibilità, lo scambio, il riutilizzo e l'aggiornamento dei dati sulle strade e sul traffico necessari per la predisposizione costante, e di qualità elevata, di servizi di informazione sul traffico in tempo reale in tutta l'Unione.

Nell'Unione esiste già un mercato per la predisposizione di servizi di informazione sul traffico in tempo reale ed è nell'interesse degli utenti, dei clienti, delle autorità pubbliche, dei fornitori di tali servizi e del pubblico che si vengano a creare le giuste condizioni per l'ulteriore sviluppo di tale mercato in direzioni innovative. L'ulteriore sviluppo di servizi di informazione sul traffico transfrontaliero in tutto il territorio dell'Unione europea è agevolato da una serie armonizzata di requisiti in materia di dati, comprese le specifiche relative alla normazione, all'accessibilità, alla qualità dei dati e ai portatori di interessi cui è richiesto di fornire dati ai fini del riutilizzo. Sono inoltre necessarie disposizioni armonizzate sul funzionamento di tali servizi per garantire la predisposizione di informazioni (simili) in tutta Europa in modo coerente.

### **• Proporzionalità**

Nel mutevole contesto dei servizi di informazione digitale, l'abrogazione e la sostituzione del regolamento delegato attuale rappresentano la forma più semplice dell'azione dell'Unione, che continuerà a perseguire l'obiettivo di predisposizione costante, e di qualità elevata, di servizi di informazione sul traffico in tempo reale in tutta l'Unione. A tal fine è indispensabile che la

---

<sup>3</sup> COM(2020) 789 final.

Commissione europea e gli Stati membri allineino i requisiti agli sviluppi e alla legislazione più recenti per adattarsi alle innovazioni future. Poiché l'efficienza della mobilità porta a porta è sempre più sostenuta dai servizi di informazione, è necessario che tali servizi abbiano accesso a un'ampia serie di dati standardizzati e di elevata qualità su tutta la rete stradale europea.

### **3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO**

#### **• Consultazione dei portatori di interessi**

Per elaborare la proposta sono state condotte due indagini tra i portatori di interessi (nell'aprile 2020 e nel giugno 2020), due seminari pubblici (l'8 maggio 2020 e il 3 dicembre 2020) e tre tornate di interviste a determinati portatori di interessi<sup>4</sup>.

Nel gennaio 2020 è stata condotta una prima tornata di interviste esplorative per fornire contributi che potessero essere utilizzati per perfezionare le domande di ricerca. Il 24 febbraio 2020 si è tenuta una prima riunione di esperti con gli Stati membri per fornire una panoramica dell'attuazione del regolamento delegato fino a quel momento, delle fasi successive previste nella sua attuazione e dello studio di sostegno.

Dal 24 marzo al 25 aprile 2020 ha avuto luogo una prima indagine mirata tra i portatori di interessi, la quale integrava i riscontri e i pareri che erano stati raccolti fino ad allora sui problemi e le sfide individuati nel settore; l'indagine in questione ha ricevuto 153 risposte. L'8 maggio si è svolto un seminario con i portatori di interessi per discutere e convalidare i risultati della prima indagine; dal 18 maggio al 2 giugno 2020 si è tenuta una seconda tornata di interviste ai portatori di interessi. Tali interviste sono state utilizzate per convalidare i risultati del seminario con i portatori di interessi e dell'indagine mirata.

Una seconda indagine mirata è stata avviata il 14 settembre 2020 ed è rimasta aperta per due settimane, attirando 96 rispondenti. Una terza tornata di interviste per convalidare i risultati dello studio è cominciata il 14 ottobre 2020 ed è durata tre settimane. In totale, sono state condotte 50 interviste approfondite ai portatori di interessi.

Per convalidare i risultati dell'analisi del rapporto costi-benefici, nel periodo compreso tra il 9 e il 20 novembre 2020 sono stati selezionati e perfezionati cinque studi di casi nell'ambito di sessioni di lavoro cui hanno partecipato rappresentanti di differenti tipologie di punti di accesso nazionali. Il 3 dicembre 2020 è stato organizzato un ultimo seminario per presentare a tutti i portatori di interessi coinvolti nel procedimento i risultati dello studio di sostegno. Ciascun seminario con i portatori di interessi ha attratto più di 100 partecipanti.

#### **• Uso di perizie**

Gli Stati membri nonché i paesi dello Spazio economico europeo e la Svizzera sono stati invitati a nominare degli esperti affinché partecipassero a una serie di incontri con la Commissione per contribuire all'elaborazione della revisione del regolamento delegato. Nel periodo compreso tra il 24 febbraio 2020 e il 13 aprile 2021<sup>5</sup> si sono svolti 12 incontri; anche i rappresentanti del Parlamento europeo hanno partecipato ad alcuni di questi incontri. Si sono inoltre tenuti alcuni incontri bilaterali con gli Stati membri.

---

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en).

<sup>5</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=en&groupID=1941>.

- **Studio di sostegno**

Uno studio di sostegno, completato nel 2020, ha analizzato i servizi di informazione sul traffico essenziali, valutando quali ulteriori tipologie di dati avrebbero potuto sostenere ulteriormente tali servizi. Lo studio di sostegno ha esaminato i costi e i benefici derivanti dall'inclusione di tali ulteriori tipologie di dati al regolamento delegato e dall'estensione dell'ambito di applicazione geografico oltre la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e le altre autostrade, possibilmente per tutti i tipi di dati. Lo studio ha riscontrato che la quota di rete stradale coperta dai dati dinamici sullo stato delle strade e dai dati sul traffico in tempo reale è limitata in tutta l'Unione, soprattutto oltre l'attuale ambito di applicazione geografico del regolamento delegato, per quanto alcune tipologie di dati dinamici sullo stato delle strade siano anch'esse considerate fondamentali per i servizi di informazione sul traffico in tempo reale (ad esempio limiti di velocità dinamici, chiusura di strade).

Tenendo conto dell'elevato investimento necessario per digitalizzare i processi e/o diffondere nuovi sensori, lo studio ha concluso che migliorare l'accesso a queste tipologie di dati rendendoli accessibili tramite un punto di accesso nazionale, purché siano già disponibili in un formato digitalizzato, apporta benefici in termini di minore congestione, minor tempo di percorrenza ed emissioni più basse su tutte le reti stradali interessate. Il miglioramento dell'accessibilità dei dati su tutta la rete stradale è stato pertanto il punto di partenza della revisione del regolamento delegato.

Sono state considerate tre opzioni strategiche, oltre allo scenario di riferimento. Lo scenario di riferimento ha preso in considerazione lo sviluppo del settore senza alcun intervento legislativo, ma ha tenuto conto della situazione pandemica e delle altre azioni intraprese per migliorare la sostenibilità dei trasporti nel prossimo decennio. Le opzioni strategiche erano le seguenti:

- 1) opzione strategica 1, che includeva ulteriori tipologie di dati (quali l'accesso regolamentato dei veicoli alle aree urbane) oltre all'attuale ambito di applicazione geografico della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), delle altre autostrade e delle zone prioritarie, solo se già disponibili in formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico;
- 2) opzione strategica 2, che includeva l'opzione strategica 1 + un'estensione dell'ambito di applicazione geografico ad altre strade, sia per le tipologie di dati già in uso sia per eventuali ulteriori tipologie di dati, se già disponibili in formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico;
- 3) opzione strategica 3, che includeva l'opzione strategica 2 e mirava a imporre la disponibilità dei dati in formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico (il che significa che i dati dovrebbero essere creati se non disponibili) nell'ambito di applicazione geografico più appropriato. Dall'inizio dello studio e durante le discussioni con i portatori di interessi si è constatato che questa opzione non sarebbe stata inclusa nella revisione del regolamento delegato, in quanto andrebbe oltre il potere delegato alla Commissione nell'ambito della direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti. Questa opzione strategica è stata inclusa solo al fine di esaminare gli effetti della disponibilità di tipologie di dati specifici sui servizi di informazione sul traffico in tempo reale e per coinvolgere nel procedimento gli stessi portatori di interessi e gli esperti degli Stati membri e non è trattata qui di seguito.

Lo studio ha concluso che ulteriori dati associati all'accesso regolamentato dei veicoli alle aree urbane, ai punti e alle stazioni di ricarica e rifornimento, ai dati storici relativi al traffico, alle altre norme specifiche dei codici della strada e ai dati generati a bordo del

veicolo dovrebbero essere inclusi nel regolamento delegato per i vantaggi che generano per i servizi di informazione sul traffico in tempo reale già utilizzati (ad esempio servizi di navigazione, sistemi di adattamento intelligente della velocità) e futuri (ad esempio mobilità cooperativa, connessa e automatizzata). È stato concluso che è opportuno estendere l'ambito di applicazione geografico del regolamento delegato per coprire l'intera rete stradale, non solo per le ulteriori tipologie di dati ma anche per tutti gli altri dati che attualmente rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento delegato. Ciò agevola la mobilità porta a porta e garantisce l'accessibilità ai dati su tutte le parti della rete stradale, comprese, ad esempio, l'ubicazione e la disponibilità dei punti di ricarica e rifornimento, informazioni la cui importanza è ancor più rilevante nelle zone in cui si trovano pochi impianti di questo tipo.

Per quanto concerne le ulteriori tipologie di dati, l'analisi ha suggerito che, qualora i dati storici sul traffico e i dati generati a bordo del veicolo relativi all'intera rete stradale siano già accessibili in un formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico, tali dati dovrebbero essere resi accessibili tramite il punto di accesso nazionale (opzione strategica 2).

Lo studio di sostegno ha supportato le argomentazioni a favore della revisione del regolamento delegato, aggiungendo tipologie di dati ed estendendo l'ambito di applicazione geografico all'intera rete stradale. Altri aggiornamenti alle specifiche e ai requisiti di normazione sono stati inclusi nel testo revisionato come descritto sopra e nella sezione 5.1.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

Tenendo conto dell'entità delle modifiche necessarie e al fine di salvaguardare la chiarezza e la leggibilità del regolamento delegato, si propone di abrogare e sostituire l'attuale regolamento delegato (UE) 2015/962. È stata individuata una possibilità di semplificare la legislazione e ridurre i costi superflui eliminando le sovrapposizioni delle tipologie di dati tra i diversi regolamenti delegati nell'ambito della direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti e includendo le segnalazioni nella relazione sullo stato di avanzamento dei lavori di tale direttiva.

- **Diritti fondamentali**

Nell'UE il diritto alla protezione dei dati personali è garantito dall'articolo 8 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea. Ogniqualvolta implicino il trattamento dei dati personali, le misure previste dal presente regolamento delegato saranno attuate conformemente al diritto dell'Unione, in particolare al regolamento generale sulla protezione dei dati (GDPR - regolamento (UE) 2016/679) e alla direttiva e-privacy (direttiva 2002/58/CE).

#### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

Non è prevista alcuna incidenza sul bilancio dell'UE direttamente derivante dall'applicazione del nuovo regolamento delegato.

#### **5. ALTRI ELEMENTI**

- **Illustrazione più dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

### **5.1. Ulteriori tipologie di dati, categorie di dati riorganizzate e rinominate e miglioramento delle sinergie con altre disposizioni legislative**

Le precedenti categorie di dati (dati statici, dati dinamici sullo stato delle strade e dati relativi al traffico) sono state rinominate e le relative tipologie di dati sono state riordinate per garantire un migliore allineamento con le caratteristiche e i requisiti specifici dei dati. Le nuove categorie di dati sono: dati sulle infrastrutture, dati sulla normativa e sulle restrizioni, dati sullo stato della rete e dati sull'utilizzo della rete in tempo reale. Le ulteriori tipologie di dati introdotte nel nuovo regolamento delegato sono:

- dati sull'infrastruttura:
  - ubicazione dei punti e delle stazioni di ricarica e rifornimento;
  - ubicazione delle aree di servizio e delle aree di sosta;
- dati sulla normativa e sulle restrizioni:
  - restrizioni relative a peso/lunghezza/larghezza/altezza;
  - strade a senso unico;
  - limiti delle restrizioni, divieti o obblighi con la validità zonale, stato di accesso attuale e condizioni per la circolazione nelle zone a traffico regolamentato;
- dati sull'utilizzo della rete in tempo reale:
  - disponibilità di punti e stazioni di rifornimento per i tipi di combustibile alternativo;
  - prezzo di ricarica/rifornimento ad hoc.

Per garantire un migliore allineamento al regolamento delegato (UE) 2017/1926 sui servizi di informazione sulla mobilità multimodale e alla direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi<sup>6</sup>, alcune tipologie di dati sono state rimosse o rinominate. Ad esempio i dati relativi ai parcheggi sono stati rimossi; per quanto concerne i dati sui pedaggi è stato aggiunto un riferimento ai canali di distribuzione al dettaglio disponibili e alle modalità di pagamento (in linea con il regolamento delegato (UE) 2017/1926).

Come sottolineato nei considerando 45 e 46 della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (COM(2021) 559 final), è necessario fornire ai consumatori informazioni sufficienti per quanto riguarda l'ubicazione geografica, le caratteristiche e i servizi offerti presso i punti di ricarica e di rifornimento di combustibili alternativi accessibili al pubblico. Fra queste sono incluse informazioni sulla disponibilità di servizi di ricarica intelligente e sui punti di ricarica bidirezionali, informazioni sulla quota di combustibili rinnovabili rispetto al totale dei combustibili alternativi venduti, come previsto dall'articolo 20 bis della proposta di direttiva che modifica la direttiva (UE) 2018/2001 per quanto riguarda la promozione dell'energia da fonti rinnovabili. I requisiti relativi alle tipologie di dati e gli obblighi per i portatori di interessi in merito alla disponibilità e all'accessibilità ai dati pertinenti associati alla ricarica e al rifornimento dovrebbero essere stabiliti nell'ambito della realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, in seguito ai risultati dell'azione di sostegno all'attuale programma del meccanismo per collegare l'Europa in materia di "Raccolta dei dati relativi ai

---

<sup>6</sup> Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

punti di ricarica/rifornimento per i combustibili alternativi e ai codici di identificazione unici riguardanti gli operatori dell'elettromobilità" ("IDACS").

Sono state aggiunte agli articoli pertinenti disposizioni a sostegno dell'accessibilità e del riutilizzo delle tipologie di dati dell'allegato, quali dati storici, dati predittivi e dati generati a bordo del veicolo.

## **5.2. Estensione dell'ambito geografico e prioritizzazione delle tipologie di dati fondamentali**

L'ambito geografico del regolamento delegato è stato esteso per contemplare l'intera rete stradale, escluse le strade private. Le strade private che fanno parte della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) o che sono state designate come autostrade o strade principali non rientrano in questa esenzione. L'estensione dell'ambito geografico in questione si applicherà dal 1° gennaio 2028 a tutte le tipologie di dati elencate nell'allegato del regolamento delegato.

È stata introdotta una fase intermedia per consentire agli Stati membri di aumentare gradualmente l'accesso ai dati, chiedendo loro di stabilire una rete di strade principali, definite quali strade che collegano grandi città o regioni, o entrambe, non classificate come facenti parte della rete stradale transeuropea globale o come autostrade. Tutte le tipologie di dati elencate nel regolamento delegato sulla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), le altre autostrade e le strade principali devono essere accessibili tramite i punti di accesso nazionali a partire dal 1° gennaio 2025.

Alcune delle tipologie di dati elencate nell'allegato del regolamento delegato sono state contrassegnate come "fondamentali" per via della loro natura, dato che forniscono informazioni sulla normativa, sulle restrizioni o su situazioni connesse alla sicurezza che potrebbero esporre gli utenti della strada a ostacoli sulle strade, multe o situazioni di pericolo. Al fine di garantire che i lavori per rendere queste tipologie di dati accessibili comincino il prima possibile, il nuovo regolamento delegato stabilisce la stessa scadenza del 1° gennaio 2025 per l'accessibilità (se tali tipologie di dati esistono in un formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico) sull'intera rete stradale.

## **5.3. Miglioramento del riutilizzo dei dati nei servizi di informazione sul traffico**

Per trarre vantaggio dal miglioramento dell'accessibilità dei dati, è necessario riutilizzare i dati nei servizi di informazione sul traffico. Pertanto le disposizioni sul riutilizzo di tipologie di dati specifici sono state rafforzate nel nuovo regolamento delegato. Quando uno Stato membro rende accessibili, tramite un punto di accesso nazionale, la normativa stradale, i piani sul traffico o le misure provvisorie di gestione del traffico, si propone che i fornitori di servizi siano obbligati a riutilizzare questi dati nei loro servizi agli utenti della strada, in modo che le informazioni offerte mediante tali servizi siano coerenti con i dati che sono stati resi accessibili. Ciò rende più stimolanti gli incentivi per le autorità pubbliche a digitalizzare queste tipologie di dati, poiché la loro accessibilità aumenterà i benefici a livello sociale e migliorerà i risultati strategici. Inoltre le attuali disposizioni relative alla segnalazione delle inesattezze nei dati alle autorità pubbliche sono state migliorate ed estese a tutti i titolari dei dati, il che dovrebbe a propria volta incrementare la qualità dei dati.

#### **5.4. Flessibilità per l'ulteriore sviluppo di norme e requisiti sulla qualità dei dati**

Una serie di norme differenti è chiaramente menzionata nel regolamento delegato, in quanto DATEX II<sup>7</sup> è utilizzato in tutte le categorie di dati. Ove pertinente, sono stati aggiunti riferimenti all'Infrastruttura per l'informazione territoriale nella Comunità europea (Inspire)<sup>8</sup> e alle specifiche TN-ITS<sup>9</sup>, come pure l'obbligo per gli Stati membri di cooperare laddove manchino norme europee per tipologie di dati specifici o di definire norme che possono essere usate come alternativa comune. L'obiettivo è armonizzare ogni ulteriore lavoro di normazione ed evitare la frammentazione dovuta all'utilizzo di norme divergenti.

Questo stesso approccio è stato adottato nel definire i requisiti relativi alla qualità dei dati, che devono essere sviluppati in cooperazione con gli Stati membri e i portatori di interessi pertinenti. È necessario sviluppare e armonizzare continuamente l'attuale lavoro sui requisiti relativi alla qualità e le specifiche relative ai metadati.

#### **5.5. Miglioramento del riutilizzo dei dati generati a bordo del veicolo**

I dati generati a bordo del veicolo rappresentano una potenziale fonte di dati per molte tipologie di dati di cui al regolamento delegato. Questa fonte può essere utilizzata, ad esempio, per determinare la velocità, i tempi di percorrenza, le cattive condizioni della strada e gli incidenti che si verificano sulla rete stradale. Per sfruttare questa fonte di dati per compiti specifici di gestione delle strade pubbliche, quali la gestione del traffico e delle risorse, a norma del nuovo regolamento delegato le autorità pubbliche possono richiedere ai titolari dei dati generati a bordo del veicolo e ai fornitori di servizi di condividere tipologie di dati pertinenti a condizioni eque, ragionevoli e non discriminatorie (FRAND). Qualora siano utilizzati dati personali, il loro trattamento richiede che le autorità pubbliche possano fare riferimento a una base giuridica, in linea con l'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/679. L'obiettivo è ridurre gli ostacoli che le autorità pubbliche incontrano nell'accedere ai dati o ai vantaggi derivanti dai servizi che si basano su questi dati e consentire loro di utilizzare i dati/servizi per migliorare le informazioni per gli utenti della strada, ottimizzare la gestione del traffico e incrementare la sicurezza stradale.

#### **5.6. Fasi di attuazione e segnalazione**

Per concedere agli Stati membri e all'industria il tempo sufficiente per conformarsi al nuovo regolamento delegato, è stato proposto un calendario per la sua attuazione. Gli Stati membri devono segnalare l'individuazione di strade principali (strade al di fuori delle aree urbane che collegano grandi città o regioni, o entrambe, non classificate come facenti parte della rete stradale transeuropea globale o come autostrade) sul loro territorio entro il 1° gennaio 2023, per le quali possono riutilizzare la definizione fissata nella direttiva sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali<sup>10</sup>.

Le informazioni successive sull'attuazione del presente regolamento delegato, benché specificate nell'articolo 12, faranno parte delle relazioni sullo stato di avanzamento dei lavori previste dall'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2010/40/UE. Ciò dovrebbe semplificare gli obblighi di segnalazione, in quanto tali relazioni sullo stato di avanzamento dei lavori riguarderebbero sia l'attuazione della direttiva sia il presente regolamento delegato.

---

<sup>7</sup> <https://datex2.eu/>.

<sup>8</sup> <https://inspire.ec.europa.eu/>.

<sup>9</sup> <https://tn-its.eu/>.

<sup>10</sup> Direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (GU L 319 del 29.11.2008, pag. 59).

Il primo traguardo (accesso alle tipologie di dati fondamentali sull'intera rete stradale, accesso a tutte le tipologie di dati sulla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), le altre autostrade e le strade principali) è fissato per il 1° gennaio 2025. L'accesso a tutte le tipologie di dati sull'intera rete stradale è richiesto entro il 1° gennaio 2028, ma si fa riferimento solo ai dati che sono già disponibili in un formato digitale leggibile mediante un dispositivo automatico e possono quindi essere riutilizzati tramite i punti di accesso nazionali.

## **REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE**

**del 2.2.2022**

### **che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativamente alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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<sup>11</sup>, in particolare l'articolo 7,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 3, lettera b), della direttiva 2010/40/UE, indica come azione prioritaria la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale per l'elaborazione e l'utilizzo di specifiche e norme.
- (2) L'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2010/40/UE, prevede che la Commissione adotti le specifiche necessarie ad assicurare la compatibilità, l'interoperabilità e la continuità per la diffusione e l'utilizzo operativo dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) ai fini della predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale. La Commissione stabilisce tali specifiche nel regolamento delegato (UE) 2015/962 della Commissione allo scopo di migliorare l'accessibilità, lo scambio, il riutilizzo e l'aggiornamento dei dati necessari per la predisposizione costante, e di qualità elevata, di servizi di informazione sul traffico in tempo reale in tutta l'Unione.
- (3) I dati continuano a fornire la base contestuale per la creazione di informazioni sul traffico in tempo reale. L'accelerazione della diffusione degli ITS in tutta l'Unione necessita di un sostegno continuo sotto forma di un accesso maggiore e senza interruzioni ai dati esistenti e alle nuove tipologie di dati pertinenti alla prestazione di servizi di informazione sul traffico in tempo reale, con una copertura geografica più ampia. È pertanto necessario un aggiornamento dei requisiti relativi alla fornitura di dati per continuare a garantire un effettivo riutilizzo nei servizi di informazione agli utenti finali. Questi requisiti aggiornati possono potenzialmente incidere sull'intera catena dei dati, dall'approvvigionamento, la formattazione e l'aggregazione dei dati alla distribuzione e all'inclusione nei servizi di informazione sul traffico.
- (4) L'articolo 5 della direttiva 2010/40/UE stabilisce che le specifiche adottate ai sensi dell'articolo 6 della medesima direttiva siano applicate alle applicazioni e ai servizi

---

<sup>11</sup> 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 (GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1).

ITS all'atto della loro diffusione, lasciando impregiudicato il diritto di ciascuno Stato membro di decidere sulla diffusione di tali applicazioni e servizi nel suo territorio.

- (5) Tali specifiche dovrebbero applicarsi alla predisposizione di tutti i servizi di informazione sul traffico in tempo reale, fatte salve specifiche particolari adottate in altri atti a norma della direttiva 2010/40/UE, in particolare il regolamento delegato (UE) n. 885/2013<sup>12</sup> della Commissione ed il regolamento delegato (UE) n. 886/2013 della Commissione<sup>13</sup>.
- (6) Nell'Unione esiste già un mercato per la predisposizione di servizi di informazione sul traffico in tempo reale ed è nell'interesse degli utenti e dei clienti come pure dei fornitori di tali servizi che si vengano a creare le giuste condizioni quadro per il mantenimento e l'ulteriore sviluppo di tale mercato in maniera innovativa. Per quanto riguarda la fornitura di servizi di informazione sul traffico in tempo reale, la direttiva (UE) 2019/1024 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>14</sup> stabilisce norme minime per il riutilizzo dell'informazione del settore pubblico in tutta l'Unione. Per quanto riguarda il riutilizzo dei dati in possesso delle autorità stradali e degli operatori stradali pubblici, sono applicabili le norme stabilite dal presente regolamento, in particolare quelle relative agli aggiornamenti dei dati, fatte salve le norme stabilite dalla direttiva (UE) 2019/1024. In merito al riutilizzo dei dati detenuti da titolari dei dati privati, le norme stabilite dal presente regolamento non impongono la condivisione gratuita dei dati. I dati detenuti da titolari dei dati privati possono essere soggetti ad accordi di licenza che disciplinano il loro riutilizzo.
- (7) La direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>15</sup> crea un'infrastruttura di dati territoriali nell'Unione europea, al fine di consentire la condivisione e l'accesso del pubblico alle informazioni territoriali (compresa la categoria tematica di dati territoriali "reti di trasporto") in tutta l'Unione allo scopo di sostenere le politiche ambientali dell'Unione e le politiche o le attività che potrebbero avere ripercussioni sull'ambiente. Le specifiche di cui al presente regolamento dovrebbero essere compatibili con le specifiche stabilite dalla direttiva 2007/2/CE e dai relativi atti di esecuzione, in particolare il regolamento (UE) n. 1089/2010 della Commissione<sup>16</sup>. L'estensione dell'applicazione delle suddette specifiche a tutte le tipologie di dati sulle infrastrutture potrebbe inoltre favorire un'ulteriore armonizzazione in questo campo.

---

<sup>12</sup> Regolamento delegato (UE) n. 885/2013 della Commissione, del 15 maggio 2013, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sui sistemi di trasporto intelligenti, in merito alla predisposizione dei servizi d'informazione sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti e ai veicoli commerciali (GU L 247 del 18.9.2013, pag. 1).

<sup>13</sup> Regolamento delegato (UE) n. 886/2013 della Commissione, del 15 maggio 2013, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale (GU L 247 del 18.9.2013, pag. 6).

<sup>14</sup> Direttiva (UE) 2019/1024 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, relativa all'apertura dei dati e al riutilizzo dell'informazione del settore pubblico (GU L 172 del 26.6.2019, pag. 56).

<sup>15</sup> Direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 marzo 2007, che istituisce un'infrastruttura per l'informazione territoriale nella Comunità europea (Inspire) (GU L 108 del 25.4.2007, pag. 1).

<sup>16</sup> Regolamento (UE) n. 1089/2010 della Commissione, del 23 novembre 2010, recante attuazione della direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'interoperabilità dei set di dati territoriali e dei servizi di dati territoriali (GU L 323 dell'8.12.2010, pag. 11).

- (8) Il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>17</sup> definisce l'infrastruttura del trasporto stradale che fa parte della rete transeuropea di trasporto centrale e globale. Le esternalità ricorrenti del traffico e altre difficoltà di gestione dello stesso, come la congestione, l'inquinamento atmosferico o il rumore, non si limitano alla rete stradale transeuropea o alle autostrade. In effetti, una quota significativa dei problemi di congestione del traffico si verifica nelle aree urbane. Inoltre i servizi di informazione sul traffico in tempo reale in tutto il territorio dell'Unione europea dovrebbero consentire la mobilità porta a porta e non dovrebbero essere limitati alla rete stradale transeuropea globale e alle altre autostrade. Gli Stati membri dovrebbero pertanto applicare tali specifiche all'intera rete stradale, ad eccezione delle strade che non sono di proprietà di un'autorità pubblica stradale o di trasporto. Le strade che sono proprietà di un'autorità stradale o di trasporto, ma sono state assegnate a un ente privato sotto forma di affidamento della gestione, non dovrebbero rientrare in questa eccezione.
- (9) Le autorità stradali o gli operatori stradali dovrebbero mettere a disposizione tipologie di dati specifici ritenuti fondamentali per l'ulteriore sviluppo di servizi di informazione sul traffico affidabili e per migliorare la sicurezza del traffico, come ad esempio la normativa stradale, le restrizioni o la chiusura di corsie. Data la loro importanza, la necessità di rendere accessibili queste tipologie di dati rappresenta un traguardo da raggiungere prima rispetto ad altri tipi di dati.
- (10) Per consentire la realizzazione degli sviluppi necessari nel settore dell'accessibilità dei dati e della standardizzazione, dovrebbe essere presa in considerazione un'attuazione graduale. Quest'ultima dovrebbe garantire un aumento realizzabile e graduale in termini di copertura geografica e accessibilità dei dati. A tal fine gli Stati membri dovrebbero definire una rete di strade principali nel loro territorio. Per definire questa rete di strade principali, gli Stati membri possono riutilizzare la definizione di rete, come previsto dall'articolo 1 della direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.
- (11) Data la diversità delle fonti di dati, che variano dai sensori installati nelle infrastrutture ai veicoli con funzione di sensori, è importante che le specifiche siano allineate alle categorie e alle tipologie di dati pertinenti e che contemplino molteplici fonti possibili di dati e la tecnologia utilizzata per creare o aggiornare i dati.
- (12) Le misure previste dal presente regolamento, qualora comportino il trattamento di dati personali, dovrebbero essere attuate conformemente al diritto dell'Unione in materia di protezione dei dati personali e della vita privata, in particolare il regolamento (UE) 2016/679<sup>18</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio e, ove applicabile, la direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. Parti della direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio si applicano anche per il trattamento dei dati non personali.
- (13) Al fine di sviluppare un sistema armonizzato e una fornitura costante di servizi di informazione sul traffico in tempo reale, gli Stati membri dovrebbero basarsi sulle

---

<sup>17</sup> Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

<sup>18</sup> Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

soluzioni e sulle norme tecniche esistenti fornite dalle organizzazioni europee e internazionali di normalizzazione, quali DATEX II (CEN/TS 16157 e successivi aggiornamenti) e le norme ISO. Per le tipologie di dati per i quali non è disponibile un formato standardizzato, gli Stati membri e le parti interessate dovrebbero essere incoraggiati a cooperare al fine di raggiungere un accordo sulla definizione e il formato dei dati e dei metadati.

- (14) Nell'Unione esistono già diversi metodi di georeferenziazione dinamica che sono attualmente applicati negli Stati membri. L'uso di diversi metodi di georeferenziazione dinamica dovrebbe continuare ad essere permesso. Gli Stati membri e i portatori di interessi, tuttavia, dovrebbero essere incoraggiati a cooperare al fine di giungere ad un accordo sui metodi consentiti per la georeferenziazione, se del caso tramite gli organismi europei di normalizzazione.
- (15) L'accessibilità e l'aggiornamento periodico dei dati da parte delle autorità stradali e degli operatori stradali sono indispensabili per consentire la produzione di carte digitali aggiornate e precise, una risorsa fondamentale per applicazioni ITS affidabili. I produttori di carte digitali dovrebbero essere incoraggiati a integrare in modo tempestivo gli aggiornamenti dei dati pertinenti nelle loro carte esistenti e nei servizi di aggiornamento delle carte. Al fine di rispettare le politiche pubbliche, come la sicurezza stradale, i fornitori di servizi e i produttori di carte digitali dovrebbero collaborare con le autorità pubbliche al fine di rettificare eventuali inesattezze nei loro dati.
- (16) L'accessibilità a dati precisi e aggiornati è essenziale per la predisposizione di servizi di informazione sul traffico in tempo reale in tutta l'Unione. I dati pertinenti sono raccolti e conservati dalle autorità stradali, dagli operatori stradali, dai titolari dei generati a bordo del veicolo, dai portatori di interessi attivi nei settori della ricarica e del rifornimento, dai gestori dei sistemi di pedaggio e dai fornitori di servizi di informazione sul traffico in tempo reale. Al fine di agevolare lo scambio e il riutilizzo di tali dati per la fornitura di questi servizi, le autorità stradali, gli operatori stradali, i titolari dei generati a bordo del veicolo, i portatori di interessi attivi nei settori della ricarica e del rifornimento, i gestori dei sistemi di pedaggio e i fornitori di servizi di informazione sul traffico in tempo reale dovrebbero rendere i dati, i corrispondenti metadati e le informazioni sulla qualità dei dati reperibili e metterli a disposizione delle altre autorità stradali, degli operatori stradali, dei portatori di interessi attivi nei settori della ricarica e del rifornimento, dei gestori dei sistemi di pedaggio, dei fornitori di servizi di informazione sul traffico in tempo reale e dei produttori di carte digitali attraverso un punto di accesso nazionale o comune. Il punto di accesso può assumere la forma di un repertorio, registro, portale web o simili, a seconda del tipo di dati. I punti di accesso nazionali o comuni possono anche rinviare ad altri luoghi in cui è possibile accedere ai dati, senza archiviare i dati stessi. Gli Stati membri dovrebbero raggruppare i punti di accesso pubblici e privati esistenti in un unico punto, consentendo l'accesso a tutti i tipi di dati pertinenti disponibili che rientrano nell'ambito di applicazione delle presenti specifiche. Gli Stati membri possono continuare a utilizzare i punti di accesso stabiliti a norma del regolamento delegato (UE) 2015/962 della Commissione e dovrebbero essere liberi di decidere di utilizzare i punti di accesso istituiti nell'ambito di altri atti delegati, adottati a norma della direttiva 2010/40/UE, come punti di accesso nazionali per i dati che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento.
- (17) Al fine di consentire alle autorità stradali, agli operatori stradali, ai portatori di interessi attivi nei settori della ricarica e del rifornimento, ai gestori dei sistemi di

pedaggio, ai fornitori di servizi e ai produttori di carte digitali di reperire e utilizzare i dati pertinenti in modo efficace e con un buon rapporto costi-benefici, è opportuno descrivere correttamente il contenuto e la struttura di tali dati utilizzando metadati appropriati.

- (18) Occorrono servizi di informazione sul traffico in tempo reale precisi per fornire agli utenti finali le migliori informazioni possibili in termini di affidabilità e tempestività. Per accrescere i benefici per gli utenti della strada in termini di una maggiore sicurezza stradale e di una minore congestione del traffico, questi servizi dovrebbero inoltre rispecchiare le priorità delle autorità stradali, espresse ad esempio mediante i piani sul traffico accessibili digitalmente.
- (19) Le presenti specifiche non dovrebbero obbligare i portatori di interessi a raccogliere dati diversi da quelli che stanno già raccogliendo o a digitalizzare dati che non siano già disponibili in un formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico. I requisiti delle specifiche riguardanti gli aggiornamenti dei dati dovrebbero applicarsi unicamente ai dati effettivamente raccolti e disponibili in un formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico. Nel contempo, gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a cercare modi efficaci in termini di costi e adeguati alle loro esigenze per la digitalizzazione dei dati esistenti sulle infrastrutture e dei dati relativi alla normativa e alle restrizioni.
- (20) Le presenti specifiche non dovrebbero obbligare le autorità stradali e gli operatori stradali a definire e attuare piani sul traffico e misure provvisorie di gestione del traffico. Esse non dovrebbero obbligare i fornitori di servizi a condividere i propri dati con altri fornitori di servizi. I fornitori di servizi dovrebbero essere liberi di concludere tra loro accordi commerciali per il riutilizzo dei dati pertinenti.
- (21) Gli Stati membri e i portatori di interessi nel settore degli ITS dovrebbero essere incoraggiati a cooperare per raggiungere un accordo sulle definizioni comuni di qualità dei dati al fine di utilizzare indicatori comuni a questo riguardo in tutta la catena di valore dei dati sul traffico, quali la completezza, l'accuratezza e il grado di aggiornamento dei dati, il metodo di acquisizione e il metodo di georeferenziazione utilizzati, nonché i controlli di qualità applicati. Essi dovrebbero inoltre essere incoraggiati a lavorare ulteriormente per stabilire metodi associati di misurazione e monitoraggio della qualità delle diverse tipologie di dati. Gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a condividere le loro conoscenze, esperienze e migliori pratiche in questo settore nei progetti di coordinamento in corso e futuri.
- (22) È riconosciuto che l'uso dei dati e di servizi di informazione sul traffico in tempo reale prodotti dai fornitori di servizi privati e dai titolari dei dati generati a bordo del veicolo possa rappresentare, per le autorità stradali e per gli operatori stradali, un modo efficace in termini di costi di migliorare la gestione del traffico, la sicurezza stradale e la gestione e la manutenzione delle infrastrutture. Le autorità pubbliche dovrebbero utilizzare condizioni FRAND comuni al momento di ricevere tali dati o servizi per i suddetti compiti, al fine di ridurre gli ostacoli all'accesso e di accrescere la trasparenza in merito alle condizioni di riutilizzo. Gli Stati membri e i pertinenti portatori di interessi sono esortati a definire le condizioni FRAND comuni applicabili al riutilizzo delle tipologie di dati pertinenti per la realizzazione di questi compiti pubblici.
- (23) I fornitori di servizi privati possono utilizzare dati raccolti dalle autorità stradali e dagli operatori stradali come dati di calcolo per i propri servizi di informazione sul traffico in tempo reale. Le condizioni e i termini specifici applicabili al riutilizzo di tali dati dovrebbero essere lasciati alle parti in causa, fatte salve le disposizioni della direttiva

(UE) 2019/1024<sup>19</sup>. Alcune tipologie di dati fornite dalle autorità stradali e dagli operatori stradali, quali piani sul traffico, normativa stradale e restrizioni del traffico e misure provvisorie di gestione del traffico, dovrebbero essere riutilizzate dai fornitori di servizi privati al fine di garantire che gli utenti della strada possano accedere alle pertinenti informazioni attraverso i servizi di informazione sul traffico in tempo reale.

- (24) Al fine di assicurarsi che le presenti specifiche siano attuate correttamente, gli Stati membri dovrebbero verificare la conformità ai requisiti per quanto riguarda l'accessibilità, lo scambio, il riutilizzo e l'aggiornamento dei dati da parte delle autorità stradali, degli operatori stradali, dei produttori di carte digitali, dei gestori dei sistemi di pedaggio, dei portatori di interessi attivi nei settori della ricarica e del rifornimento, dei titolari dei dati generati a bordo del veicolo e dei fornitori di servizi. A tal fine, le autorità competenti dovrebbero avere la possibilità di fare affidamento su dichiarazioni di conformità basate su elementi concreti presentate da autorità stradali, operatori stradali, produttori di carte digitali, gestori dei sistemi di pedaggio, portatori di interessi attivi nei settori della ricarica e del rifornimento, titolari dei dati generati a bordo del veicolo e fornitori di servizi. Gli Stati membri dovrebbero collaborare per armonizzare il loro approccio nei confronti della valutazione di conformità nei progetti di coordinamento in corso e futuri, favorendo così l'attuazione delle specifiche del presente regolamento.
- (25) Le presenti specifiche non limitano la libertà di espressione delle emittenti radiofoniche nella misura in cui esse non le obbligano a adottare una posizione specifica per quanto riguarda le informazioni da divulgare e lasciano agli Stati membri un margine sufficiente per tenere conto delle loro tradizioni costituzionali nazionali per quanto riguarda la libertà di espressione delle emittenti radiofoniche.
- (26) Tenendo conto della portata delle modifiche richieste, occorre abrogare il regolamento delegato (UE) 2015/962 della Commissione,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

### *Articolo 1*

#### *Oggetto e ambito di applicazione*

1. Il presente regolamento stabilisce le specifiche necessarie per assicurare l'accessibilità, lo scambio, il riutilizzo e l'aggiornamento dei dati da parte dei titolari dei dati e degli utenti dei dati per la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale e per garantire che tali servizi siano precisi e disponibili a livello transfrontaliero per gli utenti finali.
2. Il presente regolamento si applica all'intera rete stradale pubblicamente accessibile al traffico motorizzato. In via eccezionale, non si applica alle strade private, tranne nel caso in cui esse facciano parte della rete globale transeuropea dei trasporti (TEN-T) o siano designate come autostrade o strade principali.
3. Il presente regolamento si applica a norma dell'articolo 5 della direttiva 2010/40/UE.

---

<sup>19</sup> Direttiva (UE) 2019/1024 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, relativa all'apertura dei dati e al riutilizzo dell'informazione del settore pubblico (GU L 172 del 26.6.2019, pag. 56).

## Articolo 2

### Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 4 della direttiva 2010/40/UE.

Si applicano inoltre le definizioni seguenti:

- 1) "rete stradale transeuropea centrale": l'infrastruttura di trasporto stradale che fa parte della rete centrale quale definita nel regolamento (UE) n. 1315/2013;
- 2) "rete stradale transeuropea globale": l'infrastruttura di trasporto stradale che fa parte della rete globale quale definita nel regolamento (UE) n. 1315/2013;
- 3) "autostrada": una strada che è designata come tale dallo Stato membro in cui ha sede;
- 4) "accessibilità dei dati": la possibilità di chiedere e ottenere i dati in qualsiasi momento in un formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico;
- 5) "dati statici": dati che non cambiano spesso o periodicamente;
- 6) "dati dinamici": dati che cambiano spesso o periodicamente;
- 7) "aggiornamento dei dati": qualsiasi modifica dei dati esistenti, compresa la loro cancellazione o l'inserimento di elementi nuovi o ulteriori;
- 8) "informazioni sul traffico in tempo reale": informazioni derivanti da dati sulle infrastrutture, dati sulla normativa e sulle restrizioni, dati sulle condizioni della rete e dati sull'utilizzo della rete in tempo reale, o una loro combinazione;
- 9) "servizi di informazione sul traffico in tempo reale": un servizio ITS che offre agli utenti finali informazioni immediate sul traffico in tempo reale;
- 10) "autorità stradale": qualsiasi autorità pubblica responsabile della pianificazione, del controllo o della gestione delle strade che rientrano nella sua competenza territoriale;
- 11) "operatore stradale": qualsiasi soggetto, pubblico o privato, che è responsabile della manutenzione e della gestione della strada e della gestione dei flussi di traffico;
- 12) "fornitore di servizi": qualsiasi fornitore pubblico o privato di servizi di informazione sul traffico in tempo reale, ad esclusione di un semplice intermediario che ritrasmette i dati agli utenti dei dati;
- 13) "gestore dei sistemi di pedaggio": qualsiasi soggetto, pubblico o privato, che assume il ruolo di fornitore di servizi di pedaggio o esattore di pedaggi, come definiti nella direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>20</sup>;
- 14) "titolare dei dati": una persona giuridica, una persona interessata, un'entità pubblica o privata che detiene il diritto di consentire l'accesso, sotto il suo controllo, alle tipologie di dati elencate nell'allegato, conformemente alla legislazione nazionale o dell'Unione applicabile;
- 15) "utente dei dati": un'autorità stradale, un operatore stradale, un gestore dei sistemi di pedaggio, un fornitore di servizi, un produttore di carte digitali o qualsiasi altro

---

<sup>20</sup> Direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (GU L 91 del 29.3.2019, pag. 45).

soggetto che utilizza i dati per generare informazioni sul traffico in tempo reale o, laddove consentito dai termini e dalle condizioni determinate dal titolare dei dati, per altre finalità associate alla mobilità;

- 16) "utente finale": un utente della strada, una persona fisica o giuridica, che abbia accesso a servizi di informazione sul traffico in tempo reale;
- 17) "punto di accesso": un'interfaccia digitale in cui i dati elencati nell'allegato, unitamente ai metadati corrispondenti, sono resi accessibili per il riutilizzo da parte degli utenti dei dati, o dove le fonti e i metadati di tali dati sono resi accessibili per il riutilizzo da parte degli utenti dei dati;
- 18) "metadati": una descrizione strutturata del contenuto dei dati che agevola la ricerca e l'utilizzo di tali dati;
- 19) "servizi di ricerca": i servizi che consentono la ricerca dei dati richiesti utilizzando il contenuto dei metadati corrispondenti e la visualizzazione di tali contenuti;
- 20) "misure provvisorie di gestione del traffico": misure provvisorie intese a risolvere una determinata perturbazione del traffico e progettate, ad esempio, per controllare e orientare i flussi di traffico;
- 21) "piani sul traffico": misure di gestione del traffico permanenti progettate da gestori del traffico al fine di controllare e orientare i flussi di traffico in risposta alle perturbazioni ricorrenti o permanenti del traffico;
- 22) "segnaletica": segnale stradale, dispositivo, avviso o segnaletica orizzontale che individua un pericolo, avverte le persone delle precauzioni da adottare contro tale pericolo, indica l'esistenza di una normativa stradale o applica tale normativa, a norma della Convenzione di Vienna sulla segnaletica stradale;
- 23) "strada principale": una strada situata al di fuori dell'area urbana che collega importanti città o regioni, o entrambe, non classificata come parte della rete stradale transeuropea globale o come autostrada;
- 24) "strada privata": una strada che non è di proprietà di un'autorità pubblica stradale o di trasporto, ad eccezione delle strade che sono di proprietà di un'autorità pubblica stradale o di trasporto ma che sono state assegnate a un ente privato sotto forma di affidamento della gestione;
- 25) "dati sull'infrastruttura": dati che descrivono la rete stradale o gli impianti presenti sulla rete stradale o lungo la stessa;
- 26) "dati sulla normativa o sulle restrizioni": dati inerenti alla normativa stradale o a una restrizione applicabile ai veicoli sulla rete stradale;
- 27) "dati sullo stato della rete": dati che descrivono situazioni temporanee che possono impedire o rallentare la percorrenza o possono informare l'utente finale in caso di situazioni di pericolo;
- 28) "dati sull'utilizzo della rete in tempo reale": dati che descrivono l'utilizzo in atto della rete stradale e le possibilità di utilizzo della rete stradale;
- 29) "tipi di dati fondamentali": tipologie di dati considerati fondamentali per una maggiore affidabilità dei servizi di informazione sul traffico in tempo reale, che sostengono la sicurezza e l'efficienza della mobilità porta a porta e dei futuri servizi di mobilità;

- 30) "dati generati a bordo del veicolo": dati creati dal veicolo o da un dispositivo installato a bordo del veicolo o da dispositivi personali che offrono applicazioni ITS mentre il veicolo è in uso;
- 31) "titolare dei dati generati a bordo del veicolo": un soggetto impegnato nella raccolta, nell'aggregazione o in altro tipo di trattamento dei dati generati a bordo del veicolo per soddisfare i requisiti in materia di privacy;
- 32) "condizioni FRAND (eque, ragionevoli e non discriminatorie)": termini di licenza negoziati in buona fede, che consentono l'accesso a servizi o dati in cambio di un equo compenso, alle stesse o simili condizioni stabilite con altri utenti.

### *Articolo 3*

#### *Punti di accesso nazionali*

1. Ogni Stato membro istituisce un punto di accesso nazionale. Il punto di accesso nazionale costituisce un unico punto di accesso per gli utenti dei dati ai dati elencati nell'allegato, compresi gli aggiornamenti dei dati, forniti dai titolari dei dati di cui agli articoli da 4 a 11 e relativi al territorio di un determinato Stato membro.
2. I punti di accesso nazionali o comuni esistenti stabiliti per garantire la conformità all'articolo 3 del regolamento delegato (UE) 2015/962 della Commissione o per soddisfare i requisiti derivanti da altri atti delegati adottati a norma della direttiva 2010/40/UE possono essere utilizzati, se ritenuto opportuno dagli Stati membri, come punti di accesso nazionali ai fini del presente regolamento.
3. I punti di accesso nazionali forniscono agli utenti dei dati servizi di ricerca, ad esempio servizi che consentono la ricerca dei dati richiesti utilizzando il contenuto dei metadati corrispondenti e la visualizzazione di tali contenuti.
4. I titolari dei dati pubblici e privati garantiscono la predisposizione di metadati al fine di consentire agli utenti dei dati di reperire e utilizzare le serie di dati accessibili tramite i punti d'accesso nazionali.
5. Due o più Stati membri possono istituire un punto di accesso comune.
6. Qualsiasi soggetto che fornisce dati tramite il punto di accesso nazionale può farlo per delega conformemente agli accordi applicabili, ad esempio mediante una banca dati o un aggregatore di terzi. Ciò non solleva il titolare dei dati originale dalle responsabilità relative alla qualità dei dati iniziali forniti.

### *Articolo 4*

#### *Accessibilità, scambio e riutilizzo dei dati sulle infrastrutture*

1. Al fine di agevolare la fornitura di servizi di informazione sul traffico in tempo reale compatibili, interoperabili e continui in tutta l'Unione, le autorità stradali, gli operatori stradali, i gestori dei sistemi di pedaggio e i portatori di interessi attivi nei settori della ricarica e del rifornimento forniscono i dati sulle infrastrutture elencati nell'allegato, che raccolgono in un formato standardizzato, come ad esempio le specifiche Inspire dei dati sulle reti di trasporto, in formato TN-ITS (CEN/TS17268 e successivi aggiornamenti) o in formato DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e

successivi aggiornamenti). Tutti gli aggiornamenti di tali dati sono effettuati in conformità all'articolo 8.

Se devono essere definite norme aggiuntive o alternative, si applicano le condizioni seguenti:

- gli Stati membri cooperano al fine di definire tali norme aggiuntive o alternative;
  - i formati digitali leggibili tramite un dispositivo automatico sono compatibili con le norme esistenti di cui alla prima frase del presente paragrafo.
2. I dati di cui al paragrafo 1 e i metadati corrispondenti, comprese le informazioni sulla qualità degli stessi, sono accessibili a fini di scambio e di riutilizzo a qualsiasi utente dei dati all'interno del territorio dell'Unione:
- a) su base non discriminatoria;
  - b) sulla base dei requisiti di qualità minimi che gli Stati membri concordano in cooperazione con i pertinenti portatori di interessi;
  - c) entro un periodo di tempo idoneo a un utilizzo affidabile ed efficace dei dati per creare informazioni sul traffico in tempo reale;
  - d) tramite il punto di accesso nazionale o comune di cui all'articolo 3.
3. Gli utenti dei dati che utilizzano i dati di cui al paragrafo 1 e i titolari dei dati cooperano al fine di garantire che tutte le inesattezze relative ai dati siano segnalate senza indugio ai titolari dei dati da cui provengono i dati stessi.

## *Articolo 5*

### *Accessibilità, scambio e riutilizzo dei dati sulla normativa e sulle restrizioni*

1. Al fine di agevolare la predisposizione di servizi di informazione sul traffico in tempo reale compatibili, interoperabili e continui in tutta l'Unione, le autorità stradali, gli operatori stradali e i gestori dei sistemi di pedaggio forniscono i dati sulla normativa e sulle restrizioni elencati nell'allegato, che raccolgono in formato DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e successivi aggiornamenti) o in formato TN-ITS (CEN/TS 17268 e successivi aggiornamenti). Tutti gli aggiornamenti di tali dati sono effettuati in conformità all'articolo 9.

Se devono essere definite norme aggiuntive o alternative, si applicano le condizioni seguenti:

- gli Stati membri cooperano al fine di definire tali norme aggiuntive o alternative;
  - i formati digitali leggibili tramite un dispositivo automatico sono compatibili con le norme esistenti di cui alla prima frase del presente paragrafo.
2. I dati di cui al paragrafo 1 e i metadati corrispondenti, comprese le informazioni sulla qualità degli stessi, sono accessibili a fini di scambio e di riutilizzo a qualsiasi utente dei dati all'interno del territorio dell'Unione:
- a) su base non discriminatoria;
  - b) sulla base dei requisiti di qualità minimi che gli Stati membri concordano in cooperazione con i pertinenti portatori di interessi;

- c) entro un periodo di tempo idoneo a un utilizzo affidabile ed efficace dei dati per creare informazioni sul traffico in tempo reale;
  - d) tramite il punto di accesso nazionale o comune di cui all'articolo 3.
3. Gli utenti dei dati che utilizzano i dati di cui al paragrafo 1 e i titolari dei dati cooperano al fine di garantire che tutte le inesattezze relative ai dati siano segnalate senza indugio ai titolari dei dati da cui provengono i dati stessi.
4. I fornitori di servizi trattano e includono, nei pertinenti servizi da loro forniti e senza costi aggiuntivi per gli utenti finali, dati relativi a tutti i piani sul traffico, alla normativa stradale e alle restrizioni elaborati dalle autorità competenti e resi accessibili mediante il punto di accesso nazionale o comune in un formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico.

## *Articolo 6*

### *Accessibilità, scambio e riutilizzo dei dati sullo stato della rete*

1. Al fine di facilitare la predisposizione di servizi di informazione sul traffico in tempo reale compatibili, interoperabili e continui in tutta l'Unione, le autorità stradali, gli operatori stradali, i titolari dei dati generati a bordo del veicolo e i fornitori di servizi forniscono i dati sullo stato della rete elencati nell'allegato che raccolgono in formato DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e successivi aggiornamenti). Tutti gli aggiornamenti di tali dati sono effettuati in conformità all'articolo 10.
- Se devono essere definite norme aggiuntive o alternative, si applicano le condizioni seguenti:
- gli Stati membri cooperano al fine di definire tali norme aggiuntive o alternative;
  - i formati digitali leggibili tramite un dispositivo automatico sono compatibili con le norme esistenti di cui alla prima frase del presente paragrafo.
2. I dati di cui al paragrafo 1 e i metadati corrispondenti, comprese le informazioni sulla qualità degli stessi, sono accessibili a fini di scambio e di riutilizzo a qualsiasi utente dei dati all'interno del territorio dell'Unione:
- a) su base non discriminatoria quando forniti dalle autorità stradali e dagli operatori stradali;
  - b) sulla base dei requisiti di qualità minimi che gli Stati membri concordano in cooperazione con i pertinenti portatori di interessi;
  - c) entro un periodo di tempo idoneo a un utilizzo affidabile ed efficace dei dati per creare informazioni sul traffico in tempo reale;
  - d) tramite il punto di accesso nazionale o comune di cui all'articolo 3;
  - e) senza alcun obbligo per i titolari dei dati generati a bordo del veicolo e i fornitori di servizi privati di consentire l'accesso ai loro dati agli utenti dei dati privati o di condividere con questi ultimi tali dati. Lo scambio e il riutilizzo dei dati possono essere soggetti ai termini e alle condizioni determinati dai titolari dei dati privati.
3. Gli utenti dei dati che utilizzano i dati di cui al paragrafo 1 e i titolari dei dati cooperano al fine di garantire che tutte le inesattezze relative ai dati siano segnalate senza indugio ai titolari dei dati da cui provengono i dati stessi.

4. I fornitori dei servizi trattano e includono, nei pertinenti servizi da loro forniti e senza costi aggiuntivi per gli utenti finali, le misure di gestione del traffico provvisorie elaborate dalle autorità competenti e rese accessibili mediante il punto di accesso nazionale o comune in un formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico.
5. Al fine di fornire informazioni adeguate direttamente agli utenti finali e di ottimizzare la manutenzione e la sicurezza stradale, le autorità stradali e gli operatori stradali possono richiedere ai titolari dei dati generati a bordo del veicolo e ai fornitori di servizi di fornire tutte le tipologie di dati sullo stato della rete da loro raccolti e aggiornati in conformità all'articolo 10. Laddove, in risposta a una richiesta da parte di un'autorità stradale o un operatore stradale, il titolare dei dati renda i dati accessibili, si applicano le condizioni FRAND (eque, ragionevoli e non discriminatorie). I dati sono forniti in formato DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e successivi aggiornamenti) o in qualsiasi formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico concordato dagli Stati membri, accompagnato dai metadati corrispondenti, comprese le informazioni sulla loro qualità.
6. I dati sullo stato della rete archiviati dalle autorità stradali o dagli operatori stradali possono essere utilizzati ai fini della gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali e delle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete. A meno che non sia vietato dagli accordi di licenza, tali dati sono resi accessibili per lo scambio e il riutilizzo, su base non discriminatoria, tramite il punto di accesso nazionale o comune di cui all'articolo 3.
7. Nei limiti degli accordi di licenza applicabili, i dati predittivi sullo stato della rete calcolati dalle autorità stradali o dagli operatori stradali sono resi accessibili per lo scambio e il riutilizzo, su base non discriminatoria, tramite il punto di accesso nazionale o comune di cui all'articolo 3.
8. Gli Stati membri cooperano alla definizione di norme comuni per lo scambio e il riutilizzo dei dati di cui ai paragrafi 6 e 7.

## *Articolo 7*

### *Accessibilità, scambio e riutilizzo dei dati sull'utilizzo della rete in tempo reale*

1. Al fine di agevolare la predisposizione di servizi di informazione sul traffico in tempo reale compatibili, interoperabili e continui in tutta l'Unione, le autorità stradali, gli operatori stradali, i fornitori di servizi, i titolari dei dati generati a bordo del veicolo e i portatori di interessi attivi nei settori della ricarica e del rifornimento forniscono i dati sull'utilizzo della rete in tempo reale elencati nell'allegato, che raccolgono in formato DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e successivi aggiornamenti). Tutti gli aggiornamenti di tali dati sono effettuati in conformità all'articolo 11.

Se devono essere definite norme aggiuntive o alternative, si applicano le condizioni seguenti:

- gli Stati membri cooperano al fine di definire tali norme aggiuntive o alternative;
- i formati digitali leggibili tramite un dispositivo automatico sono compatibili con le norme esistenti di cui alla prima frase del presente paragrafo.

2. I dati di cui al paragrafo 1 e i metadati corrispondenti, comprese le informazioni sulla qualità degli stessi, sono accessibili a fini di scambio e di riutilizzo a qualsiasi utente dei dati all'interno del territorio dell'Unione:
  - a) su base non discriminatoria quando forniti dalle autorità stradali e dagli operatori stradali;
  - b) sulla base dei requisiti di qualità minimi che gli Stati membri concordano in cooperazione con i pertinenti portatori di interessi;
  - c) entro un periodo di tempo idoneo a un utilizzo affidabile ed efficace dei dati per creare informazioni sul traffico in tempo reale;
  - d) tramite il punto di accesso nazionale o comune di cui all'articolo 3;
  - e) senza alcun obbligo per i titolari dei dati generati a bordo del veicolo e i fornitori di servizi privati di consentire l'accesso ai loro dati agli utenti dei dati privati o di condividere con questi ultimi tali dati. Lo scambio e il riutilizzo dei dati possono essere soggetti ai termini e alle condizioni determinati dai titolari dei dati privati.
3. Al fine di fornire informazioni adeguate direttamente agli utenti finali e di ottimizzare la gestione del traffico e la sicurezza stradale, le autorità stradali e gli operatori stradali possono richiedere ai titolari dei dati generati a bordo del veicolo e ai fornitori di servizi di fornire tutte le tipologie di dati sull'utilizzo della rete in tempo reale da loro raccolti e aggiornati conformemente all'articolo 11. Laddove, in risposta a una richiesta da parte di un'autorità stradale o un operatore stradale, il titolare dei dati renda i dati accessibili, si applicano le condizioni FRAND (eque, ragionevoli e non discriminatorie). I dati sono forniti in formato DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e successivi aggiornamenti) o in qualsiasi formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico concordato dagli Stati membri, accompagnato dai metadati corrispondenti, comprese le informazioni sulla loro qualità.
4. I dati sull'utilizzo della rete in tempo reale archiviati dalle autorità stradali o dagli operatori stradali possono essere utilizzati ai fini della gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali e delle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete. A meno che non sia vietato dagli accordi di licenza, tali dati sono resi accessibili per lo scambio e il riutilizzo, su base non discriminatoria, tramite il punto di accesso nazionale o comune di cui all'articolo 3.
5. Nei limiti degli accordi di licenza applicabili, i dati predittivi sull'utilizzo della rete in tempo reale calcolati dalle autorità stradali o dagli operatori stradali sono resi accessibili per lo scambio e il riutilizzo, su base non discriminatoria, tramite il punto di accesso nazionale o comune di cui all'articolo 3.
6. Gli Stati membri cooperano alla definizione di norme comuni per lo scambio e il riutilizzo dei dati di cui ai paragrafi 4 e 5.

## *Articolo 8*

### *Aggiornamento dei dati relativi alle infrastrutture*

1. Gli aggiornamenti dei dati relativi alle infrastrutture riguardano almeno i parametri seguenti:
  - a) la tipologia dei dati di cui al punto 1 dell'allegato interessati dall'aggiornamento;

- b) l'ubicazione della circostanza interessata dall'aggiornamento;
- c) il tipo di aggiornamento (inserimento, modifica o cancellazione);
- d) la descrizione dell'aggiornamento, contenente il valore/i valori, il settore/i settori, le informazioni aggiornate e, se del caso, le ragioni della sostituzione del valore/dei valori e del settore/dei settori da aggiornare;
- e) la data in cui i dati sono stati aggiornati;
- f) la data e l'ora in cui si è verificato o è previsto che si verifichi il cambiamento di una determinata circostanza;
- g) la qualità dell'aggiornamento dei dati come definita nei requisiti di qualità che gli Stati membri concordano in cooperazione con i pertinenti portatori di interessi.

L'ubicazione della circostanza interessata dall'aggiornamento è determinata sulla base di un metodo di georeferenziazione dinamica standardizzato o ampiamente utilizzato e generalmente accettato, che consenta una decodifica e un'interpretazione certe di tale ubicazione.

2. I pertinenti titolari dei dati garantiscono l'aggiornamento dei dati sulle infrastrutture entro un periodo di tempo idoneo a un utilizzo affidabile ed efficace dei dati nei servizi di informazione sul traffico in tempo reale e, se ne sono a conoscenza e ne hanno la possibilità, forniscono in anticipo tali aggiornamenti agli utenti dei dati.
3. I pertinenti titolari dei dati correggono, in modo tempestivo, eventuali inesattezze da loro rinvenute nei rispettivi dati o segnalate loro da un utente dei dati o da un utente finale.
4. Quando presentano informazioni agli utenti finali, i produttori di carte digitali e i fornitori di servizi garantiscono che i pertinenti aggiornamenti dei dati sulle infrastrutture siano trattati entro un periodo di tempo idoneo a un utilizzo affidabile ed efficace dei dati nei servizi di informazione sul traffico in tempo reale.

## *Articolo 9*

### *Aggiornamento dei dati sulla normativa e sulle restrizioni*

1. Gli aggiornamenti dei dati sulla normativa e sulle restrizioni riguardano almeno i seguenti parametri:
  - a) la tipologia di dati di cui ai punti 2 e 3 dell'allegato interessato dall'aggiornamento;
  - b) l'ubicazione della circostanza interessata dall'aggiornamento;
  - c) il tipo di aggiornamento (inserimento, modifica o cancellazione);
  - d) la descrizione dell'aggiornamento, comprendente il periodo in cui si è verificato l'evento e la circostanza imposta, ad esempio per alcuni tipi di veicoli, interessata dall'aggiornamento;
  - e) la data in cui i dati sono stati aggiornati;
  - f) la data e l'ora in cui si è verificato o è previsto che si verifichi il cambiamento di una determinata circostanza;
  - g) la qualità dell'aggiornamento dei dati come definita nei requisiti di qualità che gli Stati membri concordano in cooperazione con i pertinenti portatori di interessi.

L'ubicazione della circostanza interessata dall'aggiornamento è determinata sulla base di un metodo di georeferenziazione dinamica standardizzato o ampiamente utilizzato e generalmente accettato, che consenta una decodifica e un'interpretazione certe di tale ubicazione.

2. I pertinenti titolari dei dati garantiscono l'aggiornamento dei dati sulla normativa e sulle restrizioni in un periodo di tempo idoneo a un utilizzo affidabile ed efficace dei dati nei servizi di informazione sul traffico in tempo reale e, se ne sono a conoscenza e ne hanno la possibilità, forniscono in anticipo tali aggiornamenti agli utenti dei dati.
3. I pertinenti titolari dei dati correggono, in modo tempestivo, eventuali inesattezze da loro rinvenute nei rispettivi dati o segnalate loro da un utente dei dati o da un utente finale.
4. Quando presentano informazioni agli utenti finali, i produttori di carte digitali e i fornitori di servizi garantiscono che i pertinenti aggiornamenti dei dati sulla normativa e sulle restrizioni siano trattati entro un periodo di tempo idoneo a un utilizzo affidabile ed efficace dei dati nei servizi di informazione sul traffico in tempo reale.
5. Le informazioni sul traffico in tempo reale sono modificate di conseguenza o revocate non appena possibile dopo l'avvenuta modifica dello status dei dati pertinenti.

#### *Articolo 10*

##### *Aggiornamento dei dati sullo stato della rete*

1. Gli aggiornamenti dei dati sullo stato della rete riguardano almeno i seguenti parametri:
  - a) la tipologia di dati di cui ai punti 4 e 5 dell'allegato interessato dall'aggiornamento e, se del caso, una sua breve descrizione;
  - b) l'ubicazione dell'evento o della circostanza interessati dall'aggiornamento;
  - c) il periodo in cui si sono verificati l'evento o la circostanza interessati dall'aggiornamento;
  - d) la qualità dell'aggiornamento dei dati come definita nei requisiti di qualità che gli Stati membri concordano in cooperazione con i pertinenti portatori di interessi.

L'ubicazione dell'evento o della circostanza interessati dall'aggiornamento è determinata sulla base di un metodo di georeferenziazione dinamica standardizzato o ampiamente utilizzato e generalmente accettato, che consenta una decodifica e un'interpretazione certe di tale ubicazione.

2. I pertinenti titolari dei dati garantiscono l'aggiornamento dei dati sullo stato della rete in un periodo di tempo idoneo a un utilizzo affidabile ed efficace dei dati nei servizi di informazione sul traffico in tempo reale e, se ne sono a conoscenza e ne hanno la possibilità, forniscono in anticipo tali aggiornamenti.
3. I pertinenti titolari dei dati correggono, in modo tempestivo, eventuali inesattezze da loro rinvenute nei rispettivi dati o segnalate loro da un utente dei dati o da un utente finale.

4. Le informazioni sul traffico in tempo reale sono modificate di conseguenza o revocate non appena possibile dopo l'avvenuta modifica dello status dei dati pertinenti.
5. Quando presentano informazioni agli utenti finali, i fornitori di servizi garantiscono che i pertinenti aggiornamenti dei dati sullo stato della rete siano trattati entro un periodo di tempo idoneo a un utilizzo affidabile ed efficace dei dati nei servizi di informazione sul traffico in tempo reale.

### *Articolo 11*

#### *Aggiornamento dei dati sull'utilizzo della rete in tempo reale*

1. Gli aggiornamenti dei dati sull'utilizzo della rete in tempo reale includono, come minimo, i seguenti parametri:
  - a) la tipologia di dati di cui al punto 6 dell'allegato interessato dall'aggiornamento e, se del caso, una sua breve descrizione;
  - b) l'ubicazione dell'evento o della circostanza interessati dall'aggiornamento;
  - c) la qualità dell'aggiornamento dei dati come definita nei requisiti di qualità che gli Stati membri concordano in cooperazione con i pertinenti portatori di interessi.L'ubicazione dell'evento o della circostanza interessati dall'aggiornamento è determinata sulla base di un metodo di georeferenziazione dinamica standardizzato o ampiamente utilizzato e generalmente accettato, che consenta una decodifica e un'interpretazione certe di tale ubicazione.
2. Le informazioni sul traffico in tempo reale o i dati ad esse associati sono modificati di conseguenza o revocati non appena possibile dopo l'avvenuta modifica dello status dei dati pertinenti.
3. Quando presentano informazioni agli utenti finali, i fornitori di servizi garantiscono che gli aggiornamenti dei dati sull'utilizzo della rete in tempo reale siano trattati entro un periodo di tempo idoneo a un utilizzo affidabile ed efficace dei dati nei servizi di informazione sul traffico in tempo reale.

### *Articolo 12*

#### *Valutazione di conformità*

1. Gli Stati membri valutano la conformità ai requisiti di cui agli articoli da 3 a 11 dei titolari dei dati e degli utenti dei dati cui i detti articoli si applicano, conformemente ai paragrafi 2 e 3.
2. Al fine di procedere alla valutazione, le autorità competenti degli Stati membri possono chiedere ai titolari dei dati e agli utenti dei dati i seguenti documenti:
  - a) una descrizione dei dati, delle carte digitali o dei servizi di informazione sul traffico in tempo reale che forniscono nonché le informazioni relative alla loro qualità e alle condizioni di riutilizzo di tali dati;
  - b) una dichiarazione di conformità ai requisiti previsti agli articoli da 3 a 11 basata su elementi concreti.

3. Gli Stati membri effettuano controlli casuali per accertare la correttezza delle dichiarazioni di cui alla lettera b) del paragrafo 2.

### *Articolo 13*

#### *Relazioni*

1. Al più tardi entro il 1° gennaio 2023 gli Stati membri forniscono alla Commissione l'elenco e la visualizzazione cartografica delle strade incluse nella rete di strade principali.
2. Nell'ambito delle relazioni di cui all'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2010/40/UE gli Stati membri forniscono alla Commissione le seguenti informazioni:
  - a) i progressi compiuti in termini di accessibilità, scambio e riutilizzo delle tipologie dei dati definite nell'allegato;
  - b) l'ambito geografico dei dati accessibili tramite il punto di accesso nazionale, le modifiche apportate alla rete di strade principali e al contenuto dei dati dei servizi di informazione sul traffico in tempo reale e la loro qualità, compresi i criteri utilizzati per definire tale qualità e gli strumenti utilizzati per monitorarla;
  - c) i risultati della valutazione di conformità di cui all'articolo 12 ai requisiti di cui agli articoli da 3 a 11;
  - d) se pertinente, la descrizione delle modifiche apportate al punto di accesso nazionale o comune.

### *Articolo 14*

#### *Disposizioni transitorie*

Per un periodo transitorio che durerà fino al 31 dicembre 2027, gli obblighi relativi alle tipologie di dati di cui ai punti 1, 3, 5 e 6 dell'allegato non si applicano per quanto riguarda le strade diverse da:

- a) rete stradale transeuropea globale;
- b) altre autostrade non incluse nella rete stradale transeuropea globale;
- c) strade principali.

### *Articolo 15*

#### *Abrogazione*

Il regolamento (UE) n. 2015/962 è abrogato a decorrere dal 1° gennaio 2025.

### *Articolo 16*

#### *Entrata in vigore e applicazione*

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2025.

Tuttavia, l'articolo 13 si applica a decorrere dal 1° gennaio 2023.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 2.2.2022

*Per la Commissione*  
*La presidente*  
*Ursula VON DER LEYEN*