

IT

IT

IT



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 16.12.2008
COM(2008) 887 definitivo

2008/0263 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che istituisce il quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto

{SEC(2008) 3083}

{SEC(2008) 3084}

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivazione e obiettivi della proposta**

Dal riesame intermedio del libro bianco della Commissione europea sulla politica dei trasporti emerge che l'innovazione contribuirà in misura significativa a rendere il trasporto stradale più sostenibile (ossia, sicuro, efficiente, pulito e continuo), soprattutto mediante le tecnologie dell'informazione e della comunicazione: **i sistemi di trasporto intelligenti (*Intelligent Transport System – ITS*)**.

Tuttavia, la diffusione degli ITS nel trasporto stradale non è stata così rapida come previsto e, in generale, sta avvenendo in modo frammentario. Ne risulta una congerie di soluzioni nazionali, regionali e locali, senza una chiara armonizzazione, che minaccia l'integrità del mercato unico. Di conseguenza, a causa dell'uso inefficiente, gli ITS non possono contribuire efficacemente al conseguimento degli obiettivi (della politica dei trasporti) e non permettono di far fronte ai crescenti problemi del trasporto stradale.

L'obiettivo generale della presente proposta è creare un quadro per accelerare e coordinare la diffusione e l'utilizzo dei sistemi di trasporto intelligenti applicati al trasporto stradale, ivi comprese le interfacce con altri modi di trasporto (ITS), per sostenere l'emergere nell'Unione europea di un trasporto merci e passeggeri più efficiente, più rispettoso dell'ambiente e più sicuro. Tra gli obiettivi specifici rientrano in particolare l'incremento dell'interoperabilità dei sistemi, la garanzia dell'accesso continuo, la continuità dei servizi e la creazione di un meccanismo di cooperazione efficace tra tutte le parti in causa nel settore degli ITS. Conformemente al principio di sussidiarietà, la direttiva (quadro) è considerata il mezzo più idoneo per raggiungere l'obiettivo perseguito. Tuttavia, le modalità tecniche di attuazione, ossia le procedure e le specifiche, saranno adottate dalla Commissione, assistita da un comitato composto di rappresentanti degli Stati membri. Fatte salve le attribuzioni del comitato, la Commissione istituirà un gruppo consultivo europeo sugli ITS, cui saranno invitati a partecipare rappresentanti delle parti in causa nel settore degli ITS. Il gruppo avrà compiti di consulenza sugli aspetti tecnici e commerciali dell'attuazione e della diffusione degli ITS nell'Unione europea.

- **Contesto generale**

La congestione crescente del nostro sistema di trasporto (il trasporto merci su strada dovrebbe crescere del 55% e quello passeggeri del 36% entro il 2020) e il consumo energetico e l'impatto negativo sull'ambiente che ne derivano (le emissioni di CO₂ generate dal trasporto aumenteranno di un ulteriore 15% entro il 2020) impongono l'elaborazione di una strategia innovativa per soddisfare le esigenze e i requisiti crescenti del trasporto e della mobilità. Tenuto conto dell'ampiezza dei problemi, misure tradizionali, quali l'ampliamento delle reti di trasporto esistenti, non sono fattibili; si impongono pertanto soluzioni nuove.

In passato la Commissione ha dato un notevole sostegno ai lavori di ricerca e sviluppo degli ITS nel trasporto stradale. I risultati di queste ricerche hanno trovato una prima applicazione nel quadro dei progetti "euroregionali" di diffusione degli ITS, finanziati dal programma sulla rete transeuropea di trasporto.

Una delle proposte fondamentali nel quadro di i2010 è l'iniziativa "automobile intelligente", che mira a ridurre il numero di incidenti stradali, la congestione e gli ingorghi, il consumo di carburante e le emissioni di CO₂. Il controllo elettronico della stabilità riduce il numero di incidenti consentendo ai conducenti di mantenere il controllo del loro veicolo in caso di sbandamento, mentre il sistema elettronico di chiamata di emergenza (*e-Call*), che si presenta sotto forma di una scatola nera installata a bordo del veicolo, trasmette ai servizi di urgenza locali informazioni sull'attivazione degli airbag e i dati dei sensori di impatto, nonché le coordinate di localizzazione.

- **Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

La presente proposta riguarda le applicazioni e i servizi ITS attinenti al trasporto stradale, tra cui le interfacce con altri modi di trasporto. Fra le iniziative analoghe riguardanti altri modi di trasporto si possono annoverare il programma di ricerca sulla gestione del traffico aereo nel cielo unico europeo (*Single European Sky ATM Research – SESAR*), il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (*European Rail Traffic Management System – ERTMS*) e i servizi di informazione fluviale (*River Information Services – RIS*). Il settore del trasporto marittimo ha già introdotto la rete SafeSeaNet e i sistemi di controllo e di informazione sul traffico navale (*Vessel Traffic Monitoring and Information Systems – VTMIS*) e sta lavorando attualmente ad un sistema di identificazione automatica (*Automatic Identification System – AIS*) e ad un sistema di identificazione e localizzazione a lungo raggio (*Long-Range Identification and Tracking – LRIT*).

Un certo numero di disposizioni sono in vigore anche nel settore del trasporto stradale, in particolare la direttiva 2004/52/CE sui sistemi di telepedaggio stradale, il regolamento (CE) n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, e la direttiva 2007/46/CE che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli. Sarà assicurata la necessaria coerenza con i lavori dei pertinenti comitati.

- **Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione**

La proposta sostiene molti degli obiettivi (microeconomici) della strategia di Lisbona per la crescita e l'occupazione. Innanzitutto contribuirà al conseguimento dell'obiettivo di favorire la diffusione e l'uso effettivo degli ITS. Contribuirà inoltre ai seguenti obiettivi:

- favorire tutte le forme di innovazione: trasferimento transfrontaliero delle conoscenze relative alla diffusione degli ITS;
- estendere, migliorare e collegare le infrastrutture europee e completare i progetti transfrontalieri prioritari: vagliare l'opportunità di introdurre sistemi di tariffazione adeguati per l'uso delle infrastrutture;
- incoraggiare l'uso sostenibile delle risorse e rafforzare le sinergie tra la tutela dell'ambiente e la crescita, in particolare favorendo lo sviluppo di mezzi che permettano di internalizzare i costi esterni;
- aumentare e migliorare l'investimento nelle attività di R&S, in particolare da parte delle imprese: migliorare le condizioni quadro per il ricorso a soluzioni ITS innovative.

Nel 2006, in occasione del riesame del libro bianco sulla politica dei trasporti, la Commissione ha evidenziato la congestione stradale, la sicurezza energetica e i cambiamenti climatici come le principali sfide nel settore dei trasporti nell'Unione europea. Dal riesame sono emersi nuovi orientamenti politici in materia di efficienza, innovazione, logistica e integrazione degli aspetti ambientali nel settore del trasporto, orientamenti pienamente in linea con gli elementi di base della **strategia di Lisbona**.

La comunicazione dal titolo "**Rendere i trasporti più ecologici**", adottata dalla Commissione nel luglio 2008 (COM(2008) 433) prevede, al capitolo 4, un **piano di azione relativo agli ITS nel trasporto stradale**, accompagnato da un'iniziativa legislativa che definisce un approccio comune per la commercializzazione e l'utilizzo delle tecnologie esistenti. Inoltre, con un uso più efficiente delle infrastrutture esistenti, si ridurrà il bisogno di nuove infrastrutture, il che consentirà di evitare la frammentazione degli habitat e l'impermeabilizzazione del suolo.

La presente proposta rientra inoltre nella **strategia UE per lo sviluppo sostenibile**, perché affronta molte delle questioni fondamentali individuate dal riesame del 2005 come questioni che necessitano di un maggiore impulso. Il legame principale tra di esse è l'obiettivo di rendere i trasporti più sostenibili, ad esempio di conseguire l'obiettivo di migliorare la gestione della domanda di trasporto e di contribuire a conseguire l'obiettivo in materia di sicurezza stradale di dimezzare il numero di morti sulle strade entro il 2010 (rispetto ai livelli del 2000). Altre questioni che saranno trattate indirettamente sono ad esempio la riduzione del consumo energetico nell'UE, il che permetterà anche di limitare gli effetti dei cambiamenti climatici.

Inoltre la proposta sostiene l'attuazione del regolamento (CE) n. 1/2005 sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate (sistemi di navigazione).

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

• Consultazione delle parti interessate

Metodi di consultazione, principali settori consultati e profilo generale dei partecipanti

Tredici incontri con esperti di alto livello e rappresentanti di organizzazioni di parti in causa pubbliche e private sono stati organizzati tra il novembre 2007 e fine gennaio 2008. Gli incontri hanno consentito di stilare una prima serie di osservazioni sui fattori che ostacolano la diffusione e la commercializzazione su più vasta scala degli ITS. Si è parlato inoltre delle azioni potenziali da intraprendere per accelerare la loro diffusione.

Sono stati organizzati due seminari pubblici (il 22 febbraio 2008 e il 26 marzo 2008), ai quali hanno partecipato in totale più di 200 persone, per discutere e consolidare questi risultati. A questi si è aggiunta una riunione del forum "*eSafety*" (Lubiana, 25 aprile 2008).

Una consultazione pubblica su Internet è stata organizzata dal 29.2.2008 al 31.3.2008. I risultati sono consultabili all'indirizzo Internet: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its_en.htm.

Infine, delegati degli Stati membri hanno discusso della giustificazione di specifiche azioni proposte nel corso di una riunione svoltasi a Bruxelles il 26 maggio 2008.

Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione

Gli incontri hanno permesso di giungere alle seguenti conclusioni:

- commercializzazione: occorre accelerare la diffusione degli ITS, in particolare nei settori del trasporto urbano e del trasporto merci. La diffusione dovrebbe essere sostenuta da un'azione politica e mirare ad accrescere l'utilizzo delle attuali capacità infrastrutturali, rafforzando allo stesso tempo l'efficienza e la sicurezza delle operazioni di trasporto;
- requisiti attuativi: è necessario un accordo a livello europeo sull'interoperabilità delle applicazioni e dei servizi per permettere la continuità dei servizi al di là delle frontiere. Ciò include l'armonizzazione e, se necessario, la standardizzazione delle norme e delle procedure relative alla raccolta e all'elaborazione dei dati;
- strategia di diffusione: la diffusione e l'integrazione su vasta scala dei servizi installati a bordo (ad esempio l'allarme in caso di superamento della velocità, il sistema elettronico di chiamata di emergenza (*eCall*), il sistema di informazione in tempo reale sul traffico) richiedono una strategia globale e azioni concertate sostenute dalle principali parti in causa tra imprese, autorità stradali e operatori delle reti;
- coordinamento delle parti in causa: un gruppo di coordinamento intersettoriale che riunisca tutti i principali protagonisti – sviluppatori di applicazioni, imprese del settore e autorità pubbliche – è necessario per passare dalle parole ai fatti.

Queste conclusioni sono state confermate, e in parte estese, dai risultati dei seminari come segue:

- strategia di attuazione: questa dovrebbe assumere la forma di una tabella di marcia dettagliata indicante chiaramente le azioni previste e le responsabilità dei vari protagonisti (Commissione, autorità pubbliche, imprese del settore, ecc.). All'occorrenza, le azioni dovrebbero avere una base giuridica adeguata. Per quanto riguarda le applicazioni e i servizi specifici, gli aspetti seguenti sono stati giudicati pertinenti:
 - (1) interfaccia uomo-macchina: sono necessarie piattaforme e interfacce standardizzate a causa delle implicazioni di sicurezza;
 - (2) sistemi di sicurezza dei veicoli: i sistemi cooperativi (che consentono ai veicoli e alle infrastrutture di interagire tramite le comunicazioni mobili) richiedono una diffusione sincronizzata nel veicolo e sull'infrastruttura;
 - (3) eCall (sistema elettronico di chiamata di emergenza): non dovrebbe essere introdotto come applicazione a se stante;
 - (4) pagamento elettronico: l'attuazione a livello nazionale e transfrontaliero di sistemi di pedaggio elettronico è considerata importante per assicurare che tutti gli utenti commerciali dei trasporti paghino un prezzo giusto;
 - (5) gestione del traffico: la complessità delle operazioni di gestione del traffico, che includono sia i mezzi di trasporto stradale pubblici e privati che le loro interfacce con altri modi di trasporto, impone nuove strategie di gestione e di controllo più olistiche e sistemiche. Una vasta piattaforma per lo scambio

delle informazioni tra le parti in causa – operatori di reti e di servizi, autorità stradali, autorità regionali/locali – è considerata essenziale per il conseguimento di un obiettivo così ambizioso;

- concertazione e coordinamento sulla tabella di marcia: per quanto sia chiara la necessità di una struttura UE di coordinamento, essa non deve tuttavia sovrapporsi a organismi analoghi già esistenti, come il forum "eSafety", ERTICO, ecc.;
- studi commerciali: la realizzazione di studi commerciali al fine di definire chiaramente il quadro della cooperazione tra settori pubblici e privati in merito alle applicazioni e ai servizi ITS è giudicata prioritaria.

Tutti questi elementi e contributi sono stati debitamente esaminati nelle azioni che seguono (cfr. il piano di azione sugli ITS).

- **Ricorso al parere di esperti**

Settori scientifici/di competenza interessati

Sistemi di trasporto intelligenti

Metodologia applicata

Incontri e seminari con le parti in causa; riunioni con esperti degli Stati membri; studio preparatorio per la valutazione dell'impatto relativa al piano di azione della Commissione europea sui sistemi di trasporto intelligenti.

Principali organizzazioni/esperti consultati

Consulenti di COWI-ECORYS e di Ankerbold Consulting hanno realizzato rispettivamente lo studio preparatorio per la valutazione dell'impatto e gli incontri con le parti in causa.

Tra il novembre 2007 e il gennaio 2008 sono stati organizzati tredici incontri con esperti di alto livello e rappresentanti dei seguenti gruppi di parti in causa: ministeri nazionali dei Trasporti, agenzie pubbliche per lo sviluppo e la diffusione degli ITS, autorità comunali, un'organizzazione internazionale che riunisce partner per sviluppare gli ITS, gestori di pedaggi autostradali, fornitori di servizi di informazione basati sugli ITS, un'organizzazione rappresentante le imprese del trasporto stradale con automezzi pesanti, rappresentanti dei direttori delle autorità stradali nazionali, operatori di telecomunicazioni mobili, un fornitore di componenti elettronici per l'industria automobilistica e per l'industria delle automobili e degli automezzi pesanti.

Per consolidare i risultati degli incontri si sono svolti due seminari, il 22 febbraio e il 26 marzo 2008, con più di 200 partecipanti in totale. Una riunione speciale del forum "eSafety"¹ a Lubiana il 25 aprile 2008 ha completato i seminari.

Infine, delegati degli Stati membri hanno discusso della giustificazione di specifiche azioni proposte nel corso di una riunione svoltasi a Bruxelles il 26 maggio 2008.

¹ www.esafetysupport.org/en/news/esafety_forum_comments_on_ec_its_action_plan.htm

Riassunto dei pareri ricevuti e presi in considerazione

Per una diffusione più rapida e più coordinata degli ITS nel trasporto stradale in Europa occorre creare una vasta struttura di coordinamento e un forum ufficiale che riunisca tutte le parti in causa, nel quale le autorità pubbliche e gli operatori commerciali possano incontrarsi per discutere di attività miranti a creare consenso per favorire la collaborazione tra settore pubblico e settore privato. Se non sono state ancora sviluppate piattaforme adeguate, per creare consenso si raccomanda l'organizzazione di "tavole rotonde". È necessaria una qualche forma di struttura di *governance* degli ITS, con una gerarchia di gruppi per la creazione di consenso e il coordinamento della diffusione degli ITS a livello locale/regionale, nazionale ed europeo.

Mezzi impiegati per rendere accessibile al pubblico il parere degli esperti

Una sintesi dei risultati della prima tornata di consultazioni delle parti in causa è consultabile all'indirizzo Internet:

http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its_en.htm.

• **Valutazione dell'impatto**

L'analisi dell'impatto prende in considerazione tre opzioni:

Opzione A: nessuna nuova azione supplementare.

Questa opzione tiene conto delle azioni che la Commissione sta già attuando, ad esempio specifici lavori di ricerca, l'iniziativa "automobile intelligente" (ricerca, armonizzazione tecnica e sensibilizzazione), azioni di sostegno alla diffusione (EasyWay, CIVITAS), standardizzazione isolata e consultazione delle parti in causa. I servizi della Commissione continueranno a sostenere finanziariamente la ricerca e la diffusione, gli accordi volontari, i mandati specifici di standardizzazione e i lavori (limitati) di regolamentazione, ma vi è poco coordinamento tra il settore pubblico e quello privato e tra gli Stati membri.

La prosecuzione di questo approccio non farà che perpetuare l'attuale frammentazione delle applicazioni e dei servizi ITS al di là delle frontiere, il che porterà ad una diffusione squilibrata e all'assenza di continuità nei servizi ITS in tutta l'Unione.

Opzione B: soluzione dei problemi dando priorità alle misure di coordinamento e di sinergia.

L'opzione B si concentrerà sulle seguenti azioni prioritarie:

- (1) definizione di una **piattaforma funzionale di bordo aperta** che permetta l'utilizzo multiplo di elementi chiave (tecnologie della comunicazione, posizionamento, potenza di trattamento e interfaccia uomo-macchina);
- (2) costituzione di un **gruppo ad alto livello** come forum in cui le parti in causa nel settore degli ITS possano scambiare informazioni, elaborare una visione generale e produrre orientamenti in materia di diffusione degli ITS, e offrire consulenza alla Commissione;
- (3) definizione di un quadro per un uso ottimale dei **dati sulle strade e sul traffico**;

- (4) creazione di un quadro per la **continuità dei servizi ITS** (ad esempio interfacce tra trasporto urbano e interurbano);
- (5) trattamento delle questioni riguardanti la sicurezza e la protezione dei dati, nonché la tutela della **privacy e le responsabilità**.

Questa opzione consente di affrontare le questioni che influiscono indirettamente sull'adozione degli ITS, prestando particolare attenzione al miglioramento della concertazione tra le parti in causa. Si prevede che questo tipo di orientamento dall'alto verso il basso sarà costruttivo ed efficace, e si tradurrà in azioni sincronizzate che consentiranno ai singoli servizi ITS una penetrazione del mercato più armonizzata e meglio sostenuta rispetto allo scenario di base.

Nel quadro dell'opzione B verranno utilizzati gli strumenti a disposizione dei servizi della Commissione per dare sostegno a domande congiunte di standardizzazione e identificare e classificare per ordine di priorità i requisiti per l'aiuto finanziario o per i lavori legislativi.

Opzione B+: opzione B estesa da una direttiva e da una procedura di comitato.

L'opzione B+ riprende le stesse misure dell'opzione B, ma formalizza l'aspetto "cooperazione e coordinamento". Il gruppo ad alto livello sugli ITS sarà sostituito

- (1) dal **comitato europeo sugli ITS**, composto di rappresentanti degli Stati membri con il compito di assistere la Commissione nell'adozione di misure specifiche in settori ben definiti (corrispondenti alle misure basilari di sostegno dell'opzione B) tramite la procedura di comitato, e
- (2) dal **gruppo consultivo sugli ITS** costituito di rappresentanti ad alto livello dei diversi settori interessati (ossia fornitori di servizi ITS, associazioni di utenti, operatori del trasporto ed esercenti di impianti, imprese produttrici, parti sociali, associazioni professionali esistenti, ecc.) con il compito di fornire consulenza alla Commissione sugli aspetti commerciali e tecnici e discutere delle esigenze e delle priorità dei fornitori e degli utenti.

La Commissione, assistita dal comitato europeo sugli ITS:

- nel quadro del suo mandato, e laddove necessario, adotterebbe azioni specifiche per:
 - (1) istituire procedure e definire specifiche, in particolare per accelerare la diffusione e l'utilizzo dei dati sul traffico e sulla mobilità, gestire il traffico stradale in Europa, garantire la continuità dei servizi ITS per il trasporto merci e passeggeri, garantire la sicurezza stradale, definire una piattaforma di bordo aperta per gli ITS, ivi compreso il ricorso a procedure di standardizzazione (CEN/CENELES/ETSI);

(2) l'omologazione delle apparecchiature e del software ITS che non rientrano nell'ambito di applicazione delle direttive 2002/24/CE, 2003/37/CE e 2007/46/CE².

- scambierebbe informazioni con gli Stati membri.

L'adozione di disposizioni di diritto derivato tramite la procedura di comitato permetterebbe alla Commissione di assicurare un reale coordinamento tra le parti in causa al fine di rimuovere le strozzature e gli ostacoli esistenti.

La differenza principale tra opzione B e opzione B+ è l'adozione di una direttiva che impone agli Stati membri obblighi nei principali settori prioritari definiti nell'opzione B, e la sostituzione del gruppo ad alto livello con il comitato europeo sugli ITS, che assiste la Commissione nell'ambito della procedura di comitato. Tenuto conto dell'incidenza diretta (favorire l'adozione degli ITS) e dell'incidenza indiretta (sostegno all'elaborazione di politiche economiche, sociali e ambientali), **l'opzione prescelta è l'opzione B+**, perché avrà ripercussioni maggiori delle altre opzioni, in particolare per quanto riguarda la cooperazione e la possibilità di concludere più rapidamente accordi su elementi particolari che ostacolano la diffusione degli ITS in Europa. Pertanto, gli effetti positivi attesi sulla congestione, la sicurezza stradale e le emissioni inquinanti verranno raggiunti prima.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

• Sintesi delle misure proposte

La proposta di piano di azione sugli ITS definisce i settori prioritari per accelerare la diffusione coordinata delle applicazioni e dei servizi ITS in tutta l'Unione europea.

La proposta di direttiva istituisce un quadro per l'attuazione del piano di azione. Gli obblighi che la direttiva impone agli Stati membri saranno sostenuti da specifiche comuni che la Commissione fisserà tramite la procedura di comitato per garantire la diffusione coordinata di ITS interoperabili nell'Unione europea. La Commissione sarà assistita dal comitato europeo sugli ITS, che fungerà anche da ambito per lo scambio di informazioni con gli Stati membri.

Fatte salve le attribuzioni del comitato, la Commissione istituirà un gruppo consultivo sugli ITS, composto di alti dirigenti in rappresentanza delle parti in causa dei principali settori (fornitori di servizi ITS, associazioni di utenti, operatori del trasporto ed esercenti di impianti, imprese di produzione, parti sociali, associazioni professionali), con compiti di consulenza sugli aspetti tecnici e commerciali della diffusione e dell'utilizzo degli ITS nell'Unione europea. Il gruppo consultivo sugli ITS raccoglierà e compilerà i contributi di istanze esistenti, quali il forum "eSafety", ERTRAC, ecc.

² Gli ITS rientrano anche nell'ambito di applicazione di strumenti legislativi riguardanti rispettivamente le apparecchiature radio e di telecomunicazione (direttiva 1999/5/CE), la compatibilità elettromagnetica (direttiva 2004/108/CE), le apparecchiature elettriche (direttiva 2006/95/CE), un quadro normativo comune per le reti e i servizi di comunicazione elettronica ([direttiva 2002/21/CE](#)), l'autorizzazione delle reti e dei servizi di comunicazione elettronica ([direttiva 2002/20/CE](#)) e l'accesso alle reti di comunicazione elettronica e alle risorse correlate, e all'interconnessione delle medesime ([direttiva 2002/19/CE](#)). Disposizioni analoghe sono necessarie per le apparecchiature e il software ITS relativo all'infrastruttura stradale.

- **Base giuridica**

Articolo 71, paragrafo 1, del trattato che istituisce la Comunità europea.

- **Principio di sussidiarietà**

Si applica il principio di sussidiarietà in quanto la proposta non rientra tra le competenze esclusive della Comunità.

La proposta rispetta il principio di sussidiarietà, perché affronta aspetti transnazionali che non possono essere disciplinati in modo soddisfacente dagli Stati membri, quali l'interoperabilità delle apparecchiature e la realizzazione di un mercato unico dei servizi ITS. In primo luogo, l'azione riguarda principalmente la diffusione transnazionale al fine di creare servizi europei o armonizzati a livello transfrontaliero di informazione sul traffico e la mobilità e di gestione del traffico. In secondo luogo, se l'Unione non adottasse nuove misure, gli Stati membri continuerebbero a sviluppare e ad attuare soluzioni individuali, con il rischio di frammentare lo spettro tecnologico, il che potrebbe compromettere l'armonizzazione e la normalizzazione future o rallentare i processi in materia di interoperabilità (come dimostra l'esperienza del servizio europeo di telepedaggio). Un ulteriore deterioramento della situazione del traffico stradale (incidenti, congestione, discontinuità transfrontaliera) sarebbe contrario agli obblighi imposti da trattato (in particolare l'articolo 70 "politica comune dei trasporti" e l'articolo 154 "favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali"). In terzo luogo, l'azione a livello comunitario è necessaria e presenta vantaggi chiari dal punto di vista degli effetti (ad esempio, norme comuni sulle responsabilità e sulla protezione dei dati e della vita privata) e della portata (ad esempio, riduzione dei costi delle applicazioni ITS grazie a specifiche comuni ed economie di scala). L'obiettivo dell'azione proposta può pertanto essere realizzato soltanto al livello comunitario, sulla base di un atto giuridico comunitario.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta rispetta il principio di proporzionalità per i motivi che si illustrano di seguito.

L'adozione da parte del Consiglio e del Parlamento di tutte le specifiche necessarie su base individuale non sarebbe possibile e in ogni caso richiederebbe troppo tempo. L'intervento della Commissione si limita al minimo richiesto per realizzare gli obiettivi della proposta e non va oltre quanto è necessario per raggiungere lo scopo. Essa si limita, a sostegno degli Stati membri, a fissare, con l'aiuto del comitato europeo sugli ITS, procedure e specifiche in settori prioritari chiaramente definiti che richiedono un approccio sovranazionale. L'attribuzione di competenze minori comprometterebbe la diffusione integrata e coordinata in tutta l'UE degli ITS interoperabili nel settore del trasporto stradale e delle loro interfacce con altri modi di trasporto. La proposta è conforme al principio di proporzionalità.

L'onere finanziario e amministrativo della presente proposta è limitato alle spese di viaggio per le riunioni del comitato e del gruppo consultivo.

- **Scelta degli strumenti**

Strumento proposto: la direttiva.

Gli altri strumenti non sarebbero adeguati per i motivi che si illustrano di seguito.

L'approccio seguito finora dalle imprese del settore basato sull'autoregolamentazione non è sufficiente. Si rende pertanto necessaria l'adozione di disposizioni vincolanti a livello europeo.

Un regolamento sarebbe troppo prescrittivo, visto che molte delle azioni richieste per raggiungere un livello di diffusione ottimale degli ITS possono variare da un paese all'altro. D'altra parte, misure "morbide", come le raccomandazioni e il sostegno al coordinamento, non consentirebbero direttamente una diffusione ed un utilizzo più rapidi e più coordinati dei sistemi di trasporto intelligenti applicati al trasporto stradale, tra cui le interfacce con altri modi di trasporto.

Gli utenti e i produttori di apparecchiature e di software hanno bisogno di un certo livello di "sicurezza" per quanto riguarda i servizi da fornire e le apparecchiature necessarie per fornirli o utilizzarli.

Occorre pertanto creare un quadro giuridico a livello europeo tramite una direttiva, che gli Stati membri possano adeguare alle loro esigenze individuali.

La direttiva è lo strumento più adeguato perché gli obblighi imposti agli Stati membri riconoscono i vari livelli di utilizzo e di diffusione degli ITS, consentendo loro di concentrare l'attuazione sulle rispettive priorità, lasciando allo stesso tempo alla Commissione il potere e la responsabilità di definire, assieme al comitato europeo sugli ITS, i dettagli tecnici (ossia le procedure e le specifiche) necessari per l'attuazione della direttiva.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Rimborso delle spese di viaggio (comitato europeo sugli ITS e gruppo consultivo: 4 riunioni all'anno ciascuno): 122 200,00 EUR.

5. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

- **Spazio economico europeo**

L'atto proposto riguarda un settore contemplato dall'accordo SEE e va pertanto esteso allo Spazio economico europeo.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che istituisce il quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione³,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁴,

visto il parere del Comitato delle regioni⁵,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato,

considerando quanto segue:

- (1) L'aumento del trasporto stradale, associato alla crescita dell'economia europea e delle esigenze di mobilità dei cittadini, costituisce una delle cause principali dell'incremento della congestione dell'infrastruttura stradale e del consumo energetico, nonché di problemi ambientali e sociali.
- (2) La risposta a queste grandi sfide non può limitarsi a misure tradizionali, ad esempio l'ampliamento dell'infrastruttura esistente per il trasporto stradale. L'innovazione avrà un ruolo di primo piano nella ricerca di soluzioni adeguate per la Comunità.
- (3) L'applicazione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione al settore del trasporto stradale e alle interfacce con altri modi di trasporto (ITS) darà un contributo significativo al miglioramento delle prestazioni ambientali, dell'efficienza, compresa l'efficienza energetica, della sicurezza del trasporto stradale e della mobilità dei passeggeri e delle merci, assicurando allo stesso tempo il funzionamento del mercato interno e aumentando i livelli di competitività e di occupazione.
- (4) I progressi realizzati nell'applicazione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione ad altri modi di trasporto devono ora tradursi in sviluppi nel settore del trasporto stradale, in particolare al fine di accrescere l'integrazione tra il trasporto stradale e altri modi di trasporto.

³ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁵ GU C [...] del [...], pag. [...].

- (5) In alcuni Stati membri vengono già utilizzate applicazioni nazionali di dette tecnologie nel settore del trasporto stradale, ma la loro diffusione frammentaria e non coordinata rende impossibile qualsiasi continuità geografica dei servizi ITS in tutta la Comunità.
- (6) Per garantire una diffusione coordinata ed effettiva degli ITS nella Comunità occorre introdurre specifiche comuni. In primo luogo, occorre dare la priorità a quattro ambiti principali di sviluppo e di diffusione degli ITS.
- (7) Occorre che le specifiche comuni prendano tra l'altro in considerazione l'esperienza e i risultati già acquisiti in questo settore e ne facciano tesoro, in particolare nel quadro dell'iniziativa "eSafety"⁶ lanciata dalla Commissione nell'aprile 2002. Nel quadro dell'iniziativa la Commissione ha creato il forum "eSafety" per promuovere e attuare raccomandazioni a sostegno dello sviluppo, della diffusione e dell'utilizzo dei sistemi "eSafety".
- (8) È necessario che gli ITS si basino su sistemi interoperabili basati su standard aperti e pubblici, accessibili su base non discriminatoria a tutti i fornitori e a tutti gli utenti di applicazioni e di servizi.
- (9) La diffusione e l'utilizzo delle applicazioni e dei servizi ITS comporteranno il trattamento di dati personali. Occorre che il trattamento venga effettuato conformemente alle norme comunitarie, definite tra l'altro dalla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati⁷, e dalla direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche⁸.
- (10) La diffusione e l'utilizzo di applicazioni e di servizi ITS, e in particolare di servizi di informazione sul traffico e sulla mobilità, comporteranno il trattamento e l'utilizzo di dati sulle strade, sul traffico e sulla mobilità contenuti in documenti detenuti da organismi pubblici degli Stati membri. Occorre che il trattamento e l'utilizzo avvengano nel rispetto delle norme comunitarie definite nella direttiva 2003/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 novembre 2003, relativa al riutilizzo dell'informazione del settore pubblico⁹.
- (11) La direttiva 2007/46/CE¹⁰ istituisce un quadro di regole per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, mentre le direttive 2002/24/CE¹¹ e 2003/37/CE¹² riguardano rispettivamente l'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e l'omologazione dei trattori agricoli o forestali, dei loro rimorchi e delle loro macchine intercambiabili trainate. Le disposizioni di queste direttive, mentre disciplinano le apparecchiature relative agli ITS installate a bordo dei veicoli, non si applicano però alle

⁶ http://www.esafetysupport.org/download/European_Commission/048-esafety.pdf.

⁷ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

⁸ GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37.

⁹ GU L 345 del 31.12.2003, pag. 90.

¹⁰ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

¹¹ GU L 124 del 9.05.2002, pag. 1.

¹² GU L 171 del 9.7.2003, pag. 1.

apparecchiature e al software ITS esterni delle infrastrutture stradali, le quali pertanto restano soggette alle procedure di omologazione nazionali.

- (12) Per quanto riguarda le applicazioni e i servizi ITS per i quali sono necessari servizi accurati e garantiti di sincronizzazione e posizionamento, occorre utilizzare infrastrutture satellitari o ogni altra tecnologia che offra un livello di precisione equivalente¹³.
- (13) Occorre che le principali parti in causa, quali i fornitori di servizi ITS, le associazioni di utenti ITS, gli operatori del trasporto e gli esercenti di impianti, i rappresentanti delle imprese produttrici, le parti sociali, le associazioni professionali e le autorità locali, abbiano la possibilità di consigliare la Commissione sugli aspetti tecnici e commerciali della diffusione degli ITS nella Comunità.
- (14) Occorre che le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva vengano adottate conformemente alle disposizioni della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹⁴.
- (15) In particolare, è opportuno autorizzare la Commissione a emanare misure per modificare gli allegati e fissare specifiche più dettagliate per lo sviluppo, l'attuazione e l'utilizzo di ITS interoperabili. Dato che tali misure hanno portata generale e sono intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, tra l'altro completandola con l'aggiunta di nuovi elementi non essenziali, è opportuno che siano adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.
- (16) Per garantire un approccio coordinato, occorre che la Commissione assicuri coerenza tra i lavori del comitato istituito dalla presente direttiva e i lavori del comitato istituito dalla direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità¹⁵, del comitato istituito dal regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti stradale¹⁶ e del comitato istituito dalla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli¹⁷.
- (17) Dato che l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire assicurare la diffusione coordinata di ITS interoperabili nella Comunità, non può essere sufficientemente realizzato dagli Stati membri e può dunque, a motivo delle dimensioni o degli effetti dell'azione in questione, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può adottare misure conformemente al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del

¹³ Cfr. il regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio, del 22 dicembre 2004, (GU L 3 del 5.1.2005, pag. 1) e il regolamento (CE) n. 683/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, (GU L 196 del 24.7.2008, pag. 1).

¹⁴ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

¹⁵ GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124.

¹⁶ GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8.

¹⁷ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Oggetto e campo di applicazione

La presente direttiva istituisce un quadro di regole per la diffusione e l'utilizzo coordinati di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nella Comunità e per l'elaborazione delle specifiche necessarie a tale scopo.

Essa si applica a tutti i sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e alle interfacce con altri modi di trasporto.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- (a) "sistemi di trasporto intelligenti (ITS)", sistemi nei quali sono applicati tecnologie dell'informazione e della comunicazione a sostegno del trasporto stradale (in particolare infrastruttura, veicoli e utenti) e delle interfacce con altri modi di trasporto;
- (b) "interoperabilità", la capacità dei sistemi e dei processi industriali che li sottendono di scambiare dati e di condividere informazioni e conoscenze;
- (c) "applicazione ITS", strumento operativo per l'applicazione degli ITS;
- (d) "servizio ITS", diffusione di un'applicazione ITS tramite un quadro organizzativo e operativo chiaramente definito allo scopo di contribuire a migliorare la sicurezza degli utenti, l'efficienza, il comfort e/o a facilitare o supportare le operazioni di trasporto e la mobilità;
- (e) "fornitori di servizi ITS", fornitore pubblico o privato di servizi ITS;
- (f) "utente ITS", utente di applicazioni o di servizi ITS, tra cui i viaggiatori, gli utenti e gli esercenti dell'infrastruttura di trasporto stradale, i gestori di flotte e gli operatori di servizi di emergenza;
- (g) "dispositivo nomade", mezzo di comunicazione o di informazione che il conducente può portare a bordo del veicolo e utilizzare mentre guida, quali telefoni cellulari, sistemi di navigazione o i personal computer da tasca;
- (h) "piattaforma", ambiente funzionale, tecnico e operativo che permette la diffusione, la fornitura o l'utilizzo delle applicazioni e dei servizi ITS.

Articolo 3

Diffusione degli ITS

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire la diffusione e l'utilizzo coordinati di applicazioni e servizi ITS interoperabili nella Comunità.
2. In particolare, gli Stati membri:
 - (a) assicurano che gli utenti e i fornitori di servizi ITS abbiano accesso a dati affidabili e regolarmente aggiornati sul trasporto stradale;
 - (b) assicurano che dati sul traffico stradale e sulla mobilità, nonché altre informazioni pertinenti possano essere scambiati tra i centri competenti di informazione e di controllo del traffico in diverse regioni o in diversi Stati membri;
 - (c) adottano le misure necessarie per integrare i sistemi ITS di sicurezza a bordo dei veicoli e nell'infrastruttura stradale, e per sviluppare interfacce uomo-macchina affidabili, in particolare per i dispositivi nomadi;
 - (d) adottano le misure necessarie per integrare in un'unica piattaforma le varie applicazioni ITS che richiedono lo scambio di informazioni e di comunicazioni tra i veicoli e l'infrastruttura stradale.
3. Ai fini delle applicazioni e dei servizi ITS che richiedono servizi di sincronizzazione e posizionamento a livello mondiale, continui, precisi e garantiti, sono utilizzate infrastrutture satellitari o ogni tecnologia che offra livelli equivalenti di precisione.
4. Quando adottano le misure previste ai paragrafi 1 e 2, gli Stati membri tengono conto dei principi di cui all'allegato I.

Articolo 4

Specifiche

1. La Commissione definisce le specifiche per la diffusione e l'utilizzo degli ITS, in particolare nei seguenti settori prioritari:
 - (a) uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità;
 - (b) continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci nei corridoi di trasporto europei e nelle conurbazioni;
 - (c) sicurezza stradale;
 - (d) integrazione del veicolo nell'infrastruttura di trasporto.
2. Le specifiche si basano sui principi enunciati all'allegato I e comprendono almeno gli elementi essenziali di cui all'allegato II.

3. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva completandola, sono adottate conformemente alla procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 8, paragrafo 2.

Articolo 5

Omologazione delle apparecchiature e del software ITS relativi all'infrastruttura stradale

1. Se lo impongono ragioni di efficienza, in particolare energetica, di sicurezza o di tutela dell'ambiente, le apparecchiature e i software ITS che non rientrano nel campo di applicazione delle direttive 2002/24/CE, 2003/37/CE e 2007/46/CE sono omologati prima della loro messa in servizio.
2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione gli organismi nazionali responsabili dell'omologazione delle apparecchiature e del software ITS disciplinati dalla presente direttiva. La Commissione comunica le informazioni agli altri Stati membri.
3. Tutti gli Stati membri riconoscono le omologazioni emesse dagli organismi nazionali degli altri Stati membri di cui al paragrafo 2.

Articolo 6

Disposizioni sulla tutela dei dati personali, la sicurezza e l'utilizzo delle informazioni

1. Gli Stati membri assicurano che il trattamento dei dati personali nel quadro del funzionamento degli ITS avvenga nel rispetto delle norme comunitarie in materia di tutela delle libertà e dei diritti fondamentali delle persone, in particolare le direttive 95/46/CE e 2002/58/CE.
2. In particolare, gli Stati membri assicurano che i dati e le registrazioni ITS siano protetti contro utilizzi impropri, in particolare l'accesso non autorizzato, l'alterazione o la perdita.
3. Si applica la direttiva 2003/98/CE¹⁸.

Articolo 7

Procedura di modifica

La Commissione può modificare gli allegati per tenere conto dell'esperienza maturata con l'applicazione della presente direttiva e può continuare ad adattarli al progresso tecnico.

Le misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, tra l'altro completandola, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 8, paragrafo 2.

¹⁸ GUL 345 del 31.12.2003, pag. 90.

Articolo 8

Comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato, denominato *comitato europeo sugli ITS* (di seguito "il comitato"), composto di rappresentanti degli Stati membri e presieduto da un rappresentante della Commissione.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Articolo 9

Gruppo consultivo europeo sugli ITS

La Commissione istituisce un gruppo consultivo europeo sugli ITS, con compiti di consulenza sugli aspetti tecnici e commerciali della diffusione e dell'utilizzo degli ITS nella Comunità. Il gruppo è composto di rappresentanti ad alto livello dei fornitori di servizi ITS, delle associazioni di utenti, degli operatori del trasporto e degli esercenti di impianti, delle imprese produttrici, delle parti sociali, delle associazioni professionali, delle autorità locali e di altri soggetti pertinenti.

Articolo 10

Relazioni

1. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione entro [*sei mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva*] una relazione dettagliata sulle attività e sui progetti nazionali riguardanti i settori prioritari di cui all'articolo 4, paragrafo 1, contenente almeno le informazioni di cui all'allegato III.
2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione entro [*due anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva*] i piani di azione nazionali in materia di ITS per i successivi cinque anni, contenenti almeno le informazioni di cui all'allegato III.
3. Successivamente gli Stati membri riferiscono annualmente sui progressi compiuti nell'attuazione dei piani.
4. La Commissione riferisce due volte l'anno al Parlamento europeo e al Consiglio.

Articolo 11

Attuazione

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il [*24 mesi dopo l'entrata in vigore della direttiva*]. Essi comunicano immediatamente alla

Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la presente direttiva.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 12

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Articolo 13

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il Presidente*

ALLEGATO I

PRINCIPI PER LA DIFFUSIONE DEGLI ITS DI CUI ALL'ARTICOLO 3

La scelta e la diffusione delle applicazioni e dei servizi ITS si basano su una valutazione delle esigenze, nel rispetto dei seguenti principi:

- (a) **efficacia:** la capacità di contribuire concretamente alla soluzione dei principali problemi del trasporto stradale in Europa (ad esempio riduzione della congestione e delle emissioni, miglioramento dell'efficienza energetica e potenziamento della sicurezza);
- (b) **efficienza dei costi:** il rapporto tra costi e mezzi impiegati per raggiungere gli obiettivi;
- (c) **continuità geografica:** la capacità di assicurare servizi continui in tutta la Comunità, in particolare sulla rete transeuropea di trasporto;
- (d) **interoperabilità:** la capacità dei sistemi di scambiare dati e di permettere la condivisione di informazioni e di conoscenze;
- (e) **grado di maturità:**– il livello di sviluppo.

ALLEGATO II

ELEMENTI ESSENZIALI DELLE SPECIFICHE DI CUI ALL'ARTICOLO 4

(1) Uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità

Le specifiche per un uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità comprendono i seguenti elementi:

- (a) la definizione dei requisiti necessari affinché gli utenti ITS dispongano in tempo reale e al di là delle frontiere di informazioni precise sul traffico e sulla mobilità, in particolare:
 - la disponibilità di dati pubblici in tempo reale sulle strade e sul traffico utilizzati dai fornitori di servizi ITS per le informazioni in tempo reale sul traffico e sulla mobilità;
 - l'agevolazione dello scambio elettronico transfrontaliero tra le autorità pubbliche e le principali parti in causa e i pertinenti fornitori di servizi ITS;
 - l'aggiornamento tempestivo, da parte delle autorità pubbliche interessate e delle principali parti in causa, dei dati pubblici sulle strade e sul traffico utilizzati per le informazioni in tempo reale sul traffico e la mobilità;
 - l'aggiornamento tempestivo, da parte dei fornitori di servizi ITS, delle informazioni in tempo reale sul traffico e sulla mobilità;

- (b) la definizione dei requisiti necessari affinché le autorità pubbliche interessate raccolgano i dati sulle strade e sul traffico (ivi compresi i piani sul traffico, la normativa stradale e gli itinerari raccomandati, in particolare per gli automezzi pesanti) e li comunichino ai fornitori di servizi ITS, in particolare:
 - l'accesso dei fornitori di servizi ITS ai dati pubblici sulle strade e sul traffico (ivi compresi ad esempio i piani sul traffico, la normativa stradale e gli itinerari raccomandati) raccolti dalle autorità pubbliche interessate;
 - l'agevolazione dello scambio elettronico tra le autorità pubbliche interessate e i fornitori di servizi ITS;
 - l'aggiornamento tempestivo, da parte delle autorità pubbliche interessate, dei dati pubblici sulle strade e sul traffico (ad esempio i piani sul traffico, la normativa stradale e gli itinerari raccomandati);
 - l'aggiornamento tempestivo, da parte dei fornitori di servizi ITS, dei servizi e delle applicazioni ITS che utilizzano questi dati;

- (c) la definizione dei requisiti necessari affinché i dati pubblici sulle strade e sul traffico utilizzati per le carte digitali siano accurati e accessibili ai fabbricanti di carte digitali e ai fornitori di servizi di cartografia digitale, in particolare:
- l'accesso dei fabbricanti di carte digitali e dei fornitori di servizi di cartografia digitale ai dati pubblici sulle strade e sul traffico, per la realizzazione delle carte digitali;
 - l'agevolazione dello scambio elettronico tra le autorità pubbliche interessate e le principali parti in causa e i fabbricanti e fornitori privati di carte digitali;
 - l'aggiornamento tempestivo dei dati pubblici sulle strade e sul traffico da parte delle autorità pubbliche interessate e delle parti in causa;
 - l'aggiornamento tempestivo delle carte digitali da parte dei fabbricanti di carte digitali e dei fornitori di servizi di cartografia digitale;
- (d) la definizione di requisiti minimi per la fornitura gratuita di "messaggi universali sul traffico" a tutti gli utenti della strada, nonché per il loro contenuto minimo, in particolare:
- l'utilizzo di un elenco standard di fatti relativi alla sicurezza stradale ("messaggi universali sul traffico"), che dovrebbero essere comunicati gratuitamente agli utenti ITS;
 - la compatibilità dei "messaggi universali sul traffico" e la loro integrazione nei servizi ITS per informazioni in tempo reale sul traffico e la mobilità.

(2) Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci nei corridoi di trasporto europei e nelle conurbazioni

Le specifiche per la continuità e l'interoperabilità dei servizi di gestione del traffico e del trasporto merci nei corridoi di trasporto europei e nelle conurbazioni comprendono i seguenti elementi:

- (a) la definizione di requisiti minimi/obbligatorie per la continuità dei servizi ITS per il trasporto merci e passeggeri nei corridoi di trasporto e per i vari modi di trasporto, in particolare:
- l'agevolazione dello scambio elettronico di dati e di informazioni sul traffico al di là delle frontiere, tra regioni o zone urbane e interurbane, tra i centri di informazione/di controllo del traffico interessati;
 - l'utilizzo di flussi di informazioni o di interfacce di traffico standardizzati tra i centri di informazione/di controllo del traffico interessati.
- (b) la definizione delle misure necessarie per l'utilizzo di tecnologie ITS innovative (dispositivi di identificazione a radiofrequenza (*Radio Frequency Identification Devices* (RFID)) o Galileo/EGNOS) nella realizzazione di applicazioni ITS (in

particolare la localizzazione e il tracciamento delle merci durante il trasporto e tra un modo di trasporto e l'altro) per la logistica del trasporto merci (*eFreight*), in particolare:

- l'accesso degli sviluppatori di applicazioni ITS alle pertinenti tecnologie ITS e il relativo uso;
 - l'integrazione dei risultati della localizzazione (mediante, ad esempio, dispositivi RFID e/o Galileo/EGNOS) negli strumenti e nei centri di gestione del traffico;
- (c) la definizione delle misure necessarie per sviluppare un'architettura ITS per la mobilità urbana, tra cui un approccio integrato e multimodale alla pianificazione della mobilità, alla domanda di trasporto e alla gestione del traffico, in particolare:
- l'accesso dei centri di controllo urbani ai dati riguardanti i trasporti pubblici, la pianificazione della mobilità, la domanda di trasporto, i dati sul traffico e sui parcheggi;
 - l'agevolazione dello scambio elettronico di dati tra i diversi centri di controllo urbani per i trasporti pubblici o privati e per tutti i modi di trasporto possibili;
 - l'integrazione di tutti i dati e di tutte le informazioni pertinenti in un'architettura unica.

(3) Sicurezza stradale

Le specifiche per le applicazioni ITS per la sicurezza stradale comprendono i seguenti elementi:

- (a) la definizione delle misure necessarie per l'introduzione armonizzata del servizio elettronico paneuropeo di chiamata di emergenza (*eCall*), in particolare:
- la disponibilità a bordo dei necessari dati ITS da scambiare;
 - la disponibilità nei centri di infrastruttura stradale (punti di accesso al servizio pubblico) delle apparecchiature necessarie per ricevere i dati trasmessi dai veicoli;
 - l'agevolazione degli scambi elettronici di dati tra i veicoli e i centri di infrastruttura stradale (punti di accesso al servizio pubblico).
- (b) la definizione delle misure necessarie per garantire la sicurezza degli utenti della strada per quanto riguarda l'interfaccia uomo-macchina installata a bordo e l'utilizzo di dispositivi nomadi, nonché la sicurezza dei mezzi di comunicazione a bordo;
- (c) la definizione delle misure necessarie per garantire la sicurezza e il comfort degli utenti della strada vulnerabili per tutte le applicazioni ITS;

- (d) la definizione delle misure necessarie per fornire aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali e sistemi di parcheggio e di prenotazione basati su ITS, in particolare:
- la disponibilità di un numero sufficiente di aree di parcheggio;
 - l'accesso degli utenti alle informazioni sui parcheggi stradali;
 - la facilitazione dello scambio elettronico di dati tra i siti di parcheggio, i centri e i veicoli;
 - l'integrazione di pertinenti tecnologie ITS sia nei veicoli che nelle aree di parcheggio che consentano l'aggiornamento delle informazioni sulla disponibilità di posti di parcheggio ai fini di prenotazione.

(4) Integrazione del veicolo nell'infrastruttura di trasporto

Le specifiche ITS per l'integrazione del veicolo nell'infrastruttura di trasporto comprendono i seguenti elementi:

- (a) la definizione delle misure necessarie per integrare diverse applicazioni ITS in una piattaforma di bordo aperta, basate in particolare su:
- la definizione di requisiti funzionali delle applicazioni ITS esistenti o previste;
 - la definizione di un'architettura di sistema aperto che garantisca l'interoperabilità/l'interconnessione con i sistemi e gli impianti infrastrutturali;
 - l'integrazione "*plug and play*" di future nuove applicazioni ITS o di versioni aggiornate nella piattaforma di bordo aperta;
 - l'uso di una procedura di standardizzazione per l'adozione dell'architettura e delle specifiche relative alla piattaforma di bordo aperta;
- (b) la definizione delle misure necessarie per proseguire lo sviluppo e l'attuazione di sistemi cooperativi (infrastruttura del veicolo), in particolare:
- l'agevolazione dello scambio di dati e di informazioni tra i veicoli, tra il veicolo e l'infrastruttura e tra le infrastrutture;
 - l'accesso delle rispettive parti (veicolo o infrastruttura stradale) ai dati e alle informazioni pertinenti da scambiare;
 - l'utilizzo di un formato standard di messaggio per lo scambio di dati tra il veicolo e l'infrastruttura;
 - la definizione di un'infrastruttura di comunicazione per ogni tipo di scambio (da veicolo a veicolo, da veicolo a infrastruttura e da infrastruttura a infrastruttura);

- l'uso di una procedura di standardizzazione per l'adozione delle rispettive architetture.

ALLEGATO III

ORIENTAMENTI RELATIVI AL CONTENUTO DELLA RELAZIONE SULLE AZIONI NAZIONALI IN MATERIA DI ITS DI CUI ALL'ARTICOLO 10

- (1) La relazione riguardante i settori prioritari di cui all'articolo 4, paragrafo 1, trasmessa dagli Stati membri ai sensi dell'articolo 10 coprono il livello nazionale. Se necessario, possono tuttavia essere estesi al livello regionale e/o al livello locale prescelto.
- (2) La relazione da trasmettere ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 1, contiene almeno le seguenti informazioni:
 - (a) la vigente strategia nazionale in materia di ITS;
 - (b) gli obiettivi e la loro giustificazione;
 - (c) una breve descrizione della situazione della diffusione degli ITS e delle condizioni quadro;
 - (d) i settori prioritari per le azioni in corso e le relative misure;
 - (e) un'indicazione del modo in cui la strategia e le azioni o le misure sostengano la diffusione coordinata e interoperabile delle applicazioni ITS e la continuità dei servizi nella Comunità (cfr. articolo 4, paragrafo 1).
- (3) La relazione da trasmettere ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 2, contiene almeno le seguenti informazioni:
 - (a) la strategia nazionale in materia di ITS, compresi gli obiettivi;
 - (b) una descrizione dettagliata della diffusione degli ITS e delle condizioni quadro;
 - (c) i settori prioritari previsti per le azioni e le relative misure, tra cui un'indicazione del modo in cui esse affrontano i settori prioritari di cui all'articolo 4, paragrafo 1;
 - (d) i dettagli dell'attuazione delle azioni in corso e previste, in particolare:
 - gli strumenti,
 - le risorse,
 - la consultazione e le parti in causa attive,
 - le grandi tappe,
 - la sorveglianza.

(COD)

SCHEMA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA: DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE ISTITUISCE IL QUADRO GENERALE PER LA DIFFUSIONE DEI SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI NEL SETTORE DEL TRASPORTO STRADALE E NELLE INTERFACCE CON ALTRI MODI DI TRASPORTO

2. QUADRO ABM/ABB (GESTIONE PER ATTIVITÀ/SUDDIVISIONE PER ATTIVITÀ)

Titolo 6: energia e trasporti

3. LINEE DI BILANCIO

3.1. Linee di bilancio (linee operative e corrispondenti linee di assistenza tecnica e amministrativa – ex linee B e A) e loro denominazione:

3.2. Durata dell'azione e dell'incidenza finanziaria:

3.3. Caratteristiche di bilancio:

Linea di bilancio	Tipo di spesa		Nuova	Partecipazione EFTA	Partecipazione di paesi candidati	Rubrica delle prospettive finanziarie

4. SINTESI DELLE RISORSE

4.1. Risorse finanziarie

4.1.1. Sintesi degli stanziamenti di impegno (SI) e degli stanziamenti di pagamento (SP)

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di spesa	Sezione n.		2010	2011	2012	2013	2014	2015 e segg.	Totale
---------------	------------	--	------	------	------	------	------	--------------	--------

Spese operative¹⁹

Stanziamenti di impegno (SI)	8.1.	a							
Stanziamenti di pagamento (SP)		b							

Spese amministrative incluse nell'importo di riferimento²⁰

Assistenza tecnica e amministrativa - ATA (SND)	8.2.4.	c							
---	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

IMPORTO TOTALE DI RIFERIMENTO

Stanziamenti di impegno		a+c							
Stanziamenti di pagamento		b+c							

Spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento²¹

Risorse umane e spese connesse (SND)	8.2.5.	d	0.101	0.101	0.101	0.101	0.101	0.101	0.606
Spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse, non incluse nell'importo di riferimento (SND)	8.2.6.	e	0.122	0.122	0.122	0.122	0.122	0.122	0.732

Costo totale indicativo dell'intervento

TOTALE SI comprensivo del costo delle risorse umane		a+c +d +e	0.223	0.223	0.223	0.223	0.223	0.223	1.338
--	--	-----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

¹⁹ Spesa che non rientra nel Capitolo xx 01 del Titolo xx interessato.

²⁰ Spesa che rientra nell'articolo xx 01 04 del Titolo xx.

²¹ Spesa che rientra nel Capitolo xx 01, ma non negli articoli xx 01 04 o xx 01 05.

TOTALE SP comprensivo del costo delle risorse umane		b+c +d +e	0.223	0.223	0.223	0.223	0.223	0.223	1.338
--	--	-----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Cofinanziamento

Se la proposta prevede il cofinanziamento da parte degli Stati membri o di altri organismi (precisare quali), indicare nella tabella seguente una stima del livello di cofinanziamento (aggiungere altre righe se è prevista la partecipazione di diversi organismi):

Mio EUR (al terzo decimale)

Organismo cofinanziamento di		2010	2011	2012	2013	2014	2015 e segg.	Totale
.....	f							
TOTALE SI comprensivo di cofinanziamento	a+c +d +e +f	0.223	0.223	0.223	0.223	0.223	0.223	1.338

4.1.2. *Compatibilità con la programmazione finanziaria*

- La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore
- La proposta implica una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie
- La proposta può comportare l'applicazione delle disposizioni dell'Accordo interistituzionale²² (relative allo strumento di flessibilità o alla revisione delle prospettive finanziarie)

4.1.3. *Incidenza finanziaria sulle entrate*

- Nessuna incidenza finanziaria sulle entrate
- La proposta ha la seguente incidenza finanziaria sulle entrate:

Mio EUR (al primo decimale)

Linea di bilancio	Entrate	Prima dell'azione [Anno n-1]	Situazione a seguito dell'azione					
			2010	2011	2012	2013	2014	2015
	a) Entrate in valore assoluto							

²² Cfr. punti 19 e 24 dell'accordo interistituzionale.

	<i>b) Variazione delle entrate</i>	<i>Δ</i>						
--	------------------------------------	----------	--	--	--	--	--	--

4.2. Risorse umane in equivalente tempo pieno (ETP), compresi funzionari, personale temporaneo ed esterno – cfr. ripartizione al punto 8.2.1.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 e segg.
Fabbisogno annuo						
Totale risorse umane	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

5. CARATTERISTICHE E OBIETTIVI

5.1. Necessità dell'azione a breve e lungo termine

5.2. Valore aggiunto dell'intervento comunitario, coerenza ed eventuale sinergia con altri strumenti finanziari

5.3. Obiettivi e risultati attesi della proposta nel contesto della gestione del bilancio per attività (ABM) e relativi indicatori

5.4. Modalità di attuazione (dati indicativi)

Gestione centralizzata

diretta da parte della Commissione

indiretta, con delega a:

agenzie esecutive

organismi istituiti dalle Comunità a norma dell'articolo 185 del regolamento finanziario

organismi pubblici nazionali/organismi con funzioni di servizio pubblico

Gestione concorrente o decentrata

con Stati membri

con paesi terzi

Gestione congiunta con organizzazioni internazionali (specificare)

Osservazioni:

6. CONTROLLO E VALUTAZIONE

6.1. Sistema di controllo

6.2. Valutazione

6.2.1. *Valutazione ex-ante*

6.2.2. *Provvedimenti presi in seguito alla valutazione intermedia/ex-post (sulla base dell'esperienza acquisita in precedenti casi analoghi)*

6.2.3. *Modalità e periodicità delle valutazioni successive*

7. PROVVEDIMENTI ANTIFRODE

Non applicabile.

8. DETTAGLI SULLE RISORSE

8.1. Obiettivi della proposta in termini di costi finanziari²³

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

(Indicare gli obiettivi, le azioni e i risultati)	Tipo di risultato	Costo medio	2010		2011		2012		2013		2014		2015 e segg.		TOTALE	
			N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale
OBIETTIVO OPERATIVO 1 ²⁴																
Azione 1																
- Risultato 1																
- Risultato 2																
Azione 2																
- Risultato 1																
Totale parziale Obiettivo 1																
OBIETTIVO OPERATIVO 2																
Azione 1																

²³ Per informazione: uno stanziamento di 300 milioni di euro per progetti specifici relativi agli ITS per il trasporto stradale è stato programmato nel quadro del programma pluriennale della rete transeuropea di trasporti per gli anni 2007-2013.

²⁴ Quale descritto nella sezione 5.3.

- Risultato 1																
Totale parziale Obiettivo 2																
OBIETTIVO OPERATIVO n																
Totale parziale Obiettivo n																
COSTO TOTALE																

8.2. Spese amministrative

8.2.1. Risorse umane: numero e tipo

Tipo di posto		Personale da assegnare alla gestione dell'azione utilizzando risorse esistenti e/o supplementari (numero di posti/ETP)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Funzionari o agenti temporanei ²⁵ (XX 01 01)	A*/AD	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
	B*, C*/AST	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33
Personale finanziato ²⁶ con l'art. XX 01 02							
Altro personale ²⁷ finanziato con l'art. XX 01 04/05							
TOTALE		0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

8.2.2. Descrizione delle mansioni derivanti dall'azione

8.2.3. Origine delle risorse umane (statutaria)

- Posti attualmente assegnati alla gestione del programma da sostituire o prolungare
- Posti pre-assegnati nell'ambito dell'esercizio SPA/PPB (Strategia politica annuale/Progetto preliminare di bilancio) per l'anno n
- Posti da richiedere nella prossima procedura SPA/PPB
- Posti da riassegnare usando le risorse esistenti nel servizio interessato (riassegnazione interna)
- Posti necessari per l'anno n ma non previsti nell'esercizio SPA/PPB dell'anno considerato

²⁵ Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

²⁶ Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

²⁷ Il cui costo è incluso nell'importo di riferimento.

8.2.4. *Altre spese amministrative incluse nell'importo di riferimento (XX 01 04/05 – Spese di gestione amministrativa)*

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio (numero e denominazione)	2010	2011	2012	2013	2014	2015 e segg.	TOTAL E
1 Assistenza tecnica e amministrativa (inclusi gli afferenti costi del personale)							
Agenzie esecutive ²⁸							
Altra assistenza tecnica e amministrativa							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
Totale assistenza tecnica e amministrativa							

8.2.5. *Costi finanziari delle risorse umane e costi connessi non inclusi nell'importo di riferimento*

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di risorse umane	2010	2011	2012	2013	2014	2015 e segg.
Funzionari e agenti temporanei (XX 01 01)	0.101	0.101	0.101	0.101	0.101	0.101
Personale finanziato con l'art. XX 01 02 (ausiliari, END, agenti contrattuali, ecc.) (specificare la linea di bilancio)						
Totale costi risorse umane e costi connessi (NON inclusi nell'importo di riferimento)	0.101	0.101	0.101	0.101	0.101	0.101

Calcolo – Funzionari e agenti temporanei

²⁸ Va fatto riferimento alla specifica scheda finanziaria relativa alle agenzie esecutive interessate.

Calcolo – Personale finanziato con l'art. XX 01 02

8.2.6. Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento

Mio EUR (al terzo decimale)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 e segg.	TOTAL E
XX 01 02 11 01 – Missioni							
XX 01 02 11 02 – Riunioni e conferenze	0.052	0.052	0.052	0.052	0.052	0.052	0.312
XX 01 02 11 03 – Comitati ²⁹	0.070	0.070	0.070	0.070	0.070	0.070	0.420
XX 01 02 11 04 – Studi e consulenze							
XX 01 02 11 05 – Sistemi di informazione							
2 Totale altre spese di gestione (XX 01 02 11)							
3 Altre spese di natura amministrativa (specificare indicando la linea di bilancio)							
Totale spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse (NON incluse nell'importo di riferimento)	0.122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0.732

Calcolo – Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento

²⁹ Comitato ITS di comitologia.

Il fabbisogno di risorse umane e amministrative sarà coperto dallo stanziamento concesso alla DG preposta alla gestione nell'ambito della procedura annuale, tenendo conto dei vincoli di bilancio