

Bruxelles, 14 marzo 2019
(OR. en)

7510/19
ADD 8

TRANS 199
DELECT 68

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	13 marzo 2019
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2019) 95 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento Regolamento delegato della Commissione che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la diffusione e l'utilizzo operativo di sistemi di trasporto intelligenti cooperativi

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2019) 95 final.

All.: SWD(2019) 95 final

Bruxelles, 13.3.2019
SWD(2019) 95 final

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

che accompagna il documento

Regolamento delegato della Commissione

che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la diffusione e l'utilizzo operativo di sistemi di trasporto intelligenti cooperativi

{C(2019) 1789 final} - {SEC(2019) 100 final} - {SWD(2019) 96 final}

Valutazione d'impatto del regolamento delegato relativo ai sistemi di trasporto intelligenti cooperativi	
A. Necessità di intervenire	
Qual è il problema e perché si pone a livello dell'UE?	
Negli ultimi dieci anni molti sviluppi tecnologici hanno favorito lo sviluppo dei sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (C-ITS). Nonostante i potenziali vantaggi riconosciuti non si è ancora tuttavia verificata una diffusione su larga scala. Nel 2011 i costruttori di veicoli dell'UE (attraverso il consorzio CAR 2 CAR) hanno dichiarato congiuntamente la loro intenzione di avviare la diffusione su larga scala entro il 2015. È tuttavia risultato chiaro che per farlo sarebbe stato necessario un approccio comune adottato da tutti i principali portatori di interessi dell'UE del settore pubblico e privato, per quanto riguarda sia gli aspetti tecnici sia gli aspetti non tecnici.	
Quali sono gli obiettivi da conseguire?	
Il principale obiettivo strategico è contribuire a un trasporto su strada più sostenibile, tra l'altro migliorando la sicurezza stradale, riducendo la congestione, ottimizzando l'efficienza dei trasporti, rafforzando la mobilità, aumentando l'affidabilità dei servizi, riducendo il consumo energetico e gli impatti ambientali e sostenendo lo sviluppo economico. Per raggiungere tale obiettivo è necessario un quadro chiaro che fissi requisiti minimi per l'interoperabilità, la retrocompatibilità e la continuità dei servizi, garantendo quindi la certezza del diritto a sostegno della diffusione su larga scala dei C-ITS.	
Qual è il valore aggiunto dell'azione a livello dell'UE (sussidiarietà)?	
È difficile trasformare i principali benefici dei C-ITS per la società in business case per tutti i portatori di interessi. Inoltre tali benefici possono essere conseguiti solo se tutti sono disponibili ad investire contemporaneamente. Per i fabbricanti di veicoli la diffusione acquista un senso solo se possono essere sicuri che vi sarà armonizzazione e, in particolare, che i veicoli potranno beneficiare di servizi infrastrutturali in tutta l'UE. Analogamente, nonostante il business case sia definito in modo diverso per il settore pubblico, non ha senso investire a meno che non si preveda l'equipaggiamento di gran parte della flotta di veicoli nel prossimo futuro.	
B. Soluzioni	
Quali sono le varie opzioni strategiche per conseguire gli obiettivi? È stata preferita un'opzione? In caso negativo, perché?	
OS1: intervento leggero basato su misure non legislative, compresi orientamenti non vincolanti relativi all'interoperabilità dei servizi "day 1", alla comunicazione sicura, alla protezione dei dati e alla valutazione della conformità. OS2: intervento moderato basato su specifiche a norma della direttiva ITS. L'opzione comprenderebbe elementi simili a quelli previsti dall'OS1, ma li renderebbe giuridicamente vincolanti mediante un regolamento delegato. Gli Stati membri e l'industria restano comunque liberi di decidere se diffondere o meno i C-ITS. OS3: intervento forte basato su un mandato veicolo-veicolo (V2V) e sull'istituzione di organismi di governance. Questa opzione integra ulteriormente le specifiche giuridicamente vincolanti in un approccio graduale, garantendo che tutti i nuovi veicoli siano equipaggiati con stazioni C-ITS, aumentando drasticamente il tasso di diffusione e raggiungendo quindi la soglia per l'erogazione di servizi efficaci (relativa all'effetto di rete) molto più rapidamente. L'OS3 comprende misure supplementari che sostengono la diffusione dei C-ITS e non possono essere introdotte mediante un solo atto delegato: • una misura legislativa può fornire una base giuridica per il trattamento lecito dei dati personali relativi ai C-ITS; ciò ridurrà l'incertezza e probabilmente porterà alla fornitura di più servizi C-ITS, e • l'assegnazione di ruoli di governance a organismi giuridici garantirà ulteriormente il coordinamento e la vigilanza della diffusione dei C-ITS, assicurando quindi che gli ostacoli alla loro diffusione siano ridotti al minimo. Sulla base della valutazione l'OS2 è chiaramente preferita all'OS1, poiché garantisce vantaggi notevolmente maggiori ed è più coerente. L'OS3 è ancor più efficace e coerente, offre più certezza in materia di diffusione e affronta i fattori problematici della protezione dei dati e della mancanza di coordinamento con maggiore successo; il mandato V2V comporterebbe tuttavia costi di conformità notevoli. L'approccio preferito è l'OS3, un approccio graduale come previsto dalla direttiva ITS nell'ambito del quale, dopo l'adozione di specifiche, sarà presa in considerazione un'iniziativa separata per la diffusione che analizzerà ulteriormente l'efficienza e la proporzionalità di un mandato sulla base del continuo sviluppo del settore C-ITS.	
Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interessi? Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?	
L'OS1 non ha ricevuto un forte sostegno da parte dei portatori di interessi poiché i suoi effetti positivi in termini di gestione dei fattori problematici e di conseguenza la diffusione e l'interoperabilità dei C-ITS sono considerati	

limitati a causa della mancanza di certezza del diritto.

Il gruppo più ampio di portatori di interessi ha ritenuto che l'OS2 fosse la più adatta per raggiungere gli obiettivi. Tuttavia molti rispondenti, principalmente del settore delle telecomunicazioni, non sostengono tale opzione poiché intendono introdurre una tecnologia C-ITS concorrente che non è attualmente interoperabile con le tecnologie mature. Alcuni portatori di interessi sono inoltre contrari a disposizioni vincolanti in materia di interoperabilità e politica di sicurezza comune perché dovrebbero modificare i propri servizi per integrarli nei C-ITS.

I portatori di interessi si sono mostrati moderatamente a favore del mandato V2V previsto dall'OS3. Secondo molti rispondenti esso fornirebbe la certezza richiesta in materia di diffusione, ma prima di definirlo occorrerebbe riconsiderare le circostanze specifiche e la maturità del sistema. I portatori di interessi intervistati nell'ambito dei casi di studio sulla diffusione si sono espressi a favore dell'istituzione di organismi di governance, politici e operativi dell'UE, considerata importante per coordinare la diffusione in Europa.

C. Impatto dell'opzione prescelta

Quali sono i vantaggi dell'opzione preferita (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?

I principali vantaggi sono la riduzione del numero di incidenti e dei costi del carburante e il risparmio dei tempi di percorrenza. Si prevede inoltre una leggera riduzione dei costi esterni delle emissioni di CO₂ e degli inquinanti atmosferici. I vantaggi totali in termini monetari ammontano a 78,9 miliardi di EUR per il periodo di riferimento 2020-2035. La cifra salirebbe a 128,9 miliardi di EUR con l'introduzione di un mandato V2V.

Quali sono i costi dell'opzione preferita (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?

I costi principali si riferiscono all'equipaggiamento dei veicoli e delle infrastrutture a bordo strada con apparecchiature C-ITS. Sono valutati altri costi di conformità e amministrativi, che in confronto sono tuttavia considerati modesti. I costi totali ammontano a 19,1 miliardi di EUR per il periodo di riferimento 2020-2035, o a 32,3 miliardi di EUR con l'introduzione di un mandato V2V.

Quale sarà l'incidenza sulle PMI e sulla competitività?

È probabile che le PMI svolgeranno un ruolo importante nel settore dei C-ITS poiché sono ben rappresentate nella fornitura delle tecnologie C-ITS e nei settori dei dati e dei trasporti. Le PMI partecipano inoltre attivamente agli attuali progetti di diffusione dei C-ITS. La maggiore certezza normativa e la diffusione dei C-ITS può far sì che svolgano un ruolo ancora più importante nel fornire al mercato prodotti e servizi innovativi.

L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà considerevole?

Anche se il 90 % dei costi si riferisce all'equipaggiamento delle flotte di veicoli, i costi dell'equipaggiamento delle infrastrutture sarà in gran parte sostenuto dal settore pubblico. Gli Stati membri restano comunque liberi di decidere se diffondere o meno i C-ITS.

Sono previsti altri effetti significativi?

La diffusione commerciale su larga scala dei C-ITS nell'UE offrirebbe agli operatori un vantaggio in termini di competitività globale, portando alla creazione di nuovi posti di lavoro nell'ambito della fabbricazione, installazione, manutenzione e gestione delle stazioni e dei servizi C-ITS. Le informazioni rese disponibili attraverso i C-ITS determinerebbero inoltre l'accelerazione della ricerca e dello sviluppo nel settore e della ricerca di applicazioni innovative per i dati, rendendo i sistemi più utili e consentendo l'automazione.

Proporzionalità

La conformità alle specifiche sarebbe obbligatoria solo in caso di diffusione di servizi C-ITS. Se è vero che l'esistenza di specifiche dell'UE vincolanti richiederebbe l'adattamento alle prescrizioni delle stazioni C-ITS esistenti e delle nuove soluzioni tecnologiche, tali specifiche sono fondamentali per garantire l'interoperabilità in tutta l'UE dei servizi C-ITS e il riesame previsto consente una certa flessibilità nello sviluppo di soluzioni tecnologiche.

Un mandato obbligherebbe i costruttori di veicoli ad equipaggiare tutti i nuovi tipi di veicoli con stazioni C-ITS. La proporzionalità e la necessità di tale mandato può essere valutata ulteriormente e lo sarà, in linea con l'approccio graduale previsto dalla direttiva ITS.

D. Tappe successive

Quando saranno riesaminate le misure proposte?

La Commissione valuterà la nuova normativa entro tre anni dalla sua entrata in vigore. Si prevede che le specifiche saranno riesaminate prima di tale data alla luce di nuovi sviluppi (quali nuovi servizi armonizzati) o di più tecnologie (quali le reti cellulari esistenti).