COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 21.10.2014
COM(2014) 642 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Attuazione della 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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2014) 319 final}
{SWD(2014) 320 final}

Indice

1. Introduzione 3
1.1. Direttiva 2010/40/UE 3
1.2. Recepimento della direttiva 2010/40/UE 5
2. Analisi dell'attuazione della direttiva 2010/40/UE 5
2.1. Programma di lavoro della Commissione 5
2.2. Atti delegati sulle specifiche 5
2.2.1. Metodologia 5
2.2.2. Azioni prioritarie 6
2.2.3. Altre azioni nei settori prioritari e oltre 8
2.3. Proposte inerenti l'applicazione 9
2.3.1. Il servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile in tutto il territorio dell'UE [azione prioritaria d)] 9
2.3.2. Altre azioni prioritarie: c) ed e) 9
2.4. Norme 10
2.5. Misure non vincolanti 11
2.5.1. Orientamenti sulle relazioni trasmesse dagli Stati membri 11
2.5.2. Orientamenti sugli ITS urbani 11
2.6. Disposizioni in materia di protezione dei dati personali 11
2.7. Responsabilità 11
2.8. Relazioni degli Stati membri 11
2.8.1. Relazione sulle attività e sui progetti nazionali riguardanti i settori prioritari 11
2.8.2. Informazioni sulle azioni nazionali previste in materia di ITS per i successivi cinque anni 12
2.9. Gruppo consultivo europeo sugli ITS 13
3. Efficacia e adeguatezza della direttiva 2010/40/UE e delega di poteri 13
3.1. Varie configurazioni 13
3.2. Esercizio della delega 14
3.3. Verifica delle specifiche 16
4. Risorse finanziarie utilizzate e occorrenti 16
5. Conclusione 17

1. INTRODUZIONE

1.1. Direttiva 2010/40/UE

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[1] (di seguito la "direttiva ITS" o "direttiva 2010/40/UE") è entrata in vigore nel mese di agosto del 2010, in seguito a un celere processo legislativo che ha mostrato la volontà dei colegislatori di compiere rapidi progressi in questo nuovo settore strategico.

La direttiva ITS mira ad accelerare la diffusione e l'uso coordinati in Europa dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale (e nelle interfacce con altri modi di trasporto). Essa identifica le sei seguenti azioni prioritarie:

a) la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale;

b) la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale;

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

d) la predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile[2];

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

f) la predisposizione di servizi di prenotazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali.

La direttiva indica altresì i settori prioritari in cui occorre progredire ulteriormente: l'uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità (settore prioritario I); la continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci (settore prioritario II), le applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza (security) del trasporto (settore prioritario III), il collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto (settore prioritario IV). Questi settori prioritari corrispondono ai primi quattro settori prioritari del piano d'azione ITS[3].

Conformemente all'articolo 6 della direttiva ITS, devono essere adottate inizialmente le specifiche per le sei azioni prioritarie prima di adottare specifiche per altre azioni nei settori prioritari. Poiché le sei azioni prioritarie fanno parte dei settori prioritari I e III, il lavoro sulle specifiche si è concentrato principalmente su questi due settori prioritari.

La direttiva 2010/40/UE si basa su un approccio in due fasi:

- la Commissione ha il potere di adottare inizialmente, attraverso atti delegati a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea

---

1 GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1.

2 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.htm

3 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:IT:NOT

(TFUE), le necessarie specifiche – comprese le disposizioni funzionali, tecniche, organizzative o sui servizi – per assicurare la compatibilità, l'interoperabilità e la continuità per la diffusione e l'utilizzo operativo degli ITS[4];

- in un secondo tempo, al più tardi dodici mesi dalla data di adozione delle specifiche necessarie per un'azione prioritaria, la Commissione deve presentare una proposta, se del caso, al Parlamento europeo e al Consiglio conformemente all'articolo 294 del TFUE, sulla diffusione di tale azione prioritaria. La Commissione dovrebbe condurre una valutazione d'impatto corredata di un'analisi costi-benefici per ogni proposta di questo tipo[5].

A tale scopo la Commissione ha adottato un programma di lavoro[6] che specifica, definendone ulteriormente le priorità, il lavoro da svolgere a norma della direttiva ITS (cfr. 2.1).

Per coinvolgere le autorità pubbliche e i soggetti del settore privato nell'attuazione della direttiva 2010/40/UE, la Commissione è assistita dal comitato europeo sugli ITS, che riunisce rappresentanti degli Stati membri, nonché dal gruppo consultivo europeo sugli ITS composto da rappresentanti di alto livello delle parti interessate agli ITS.

Tra i compiti della Commissione figurano anche l'adozione di orientamenti per le relazioni degli Stati membri[7] e la presentazione di relazioni a intervalli regolari sui progressi compiuti.

Oltre ad osservare gli obblighi specifici relativi alla vita privata, alla sicurezza e alla responsabilità[8], gli Stati membri devono prendere le misure necessarie per assicurare che le specifiche adottate vengano applicate alle applicazioni e ai servizi ITS quando essi vengono diffusi nel proprio territorio. Devono altresì sforzarsi di cooperare nell'ambito dei settori prioritari, nella misura in cui nessuna specifica sia stata adottata. Gli obblighi degli Stati membri in materia di relazioni sono precisati all'articolo 17 della direttiva 2010/40/UE. Il loro scopo è quello di ottenere una migliore conoscenza delle diverse attività e intenzioni degli Stati membri, nonché di stimolare tali attività attraverso un migliore riconoscimento del valore aggiunto degli ITS per le politiche dei trasporti in ambito nazionale.

A norma dell'articolo 17, paragrafo 4, della direttiva ITS la Commissione è tenuta a presentare ogni tre anni una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sui progressi realizzati nell'attuazione della direttiva. La relazione deve essere corredata di un'analisi del funzionamento e dell'attuazione, comprese le risorse finanziarie utilizzate e necessarie, degli articoli da 5 a 11 e dell'articolo 16, e deve valutare la necessità di apportare eventuali modifiche alla direttiva. Inoltre, l'articolo 12,

---

4 Articolo 3 della direttiva ITS.

5 Articolo 6 della direttiva ITS.

6 Il programma di lavoro sull'attuazione della direttiva 2010/40/UE è stato adottato dalla Commissione il 15 febbraio 2011 (C(2011) 289 definitivo) http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/doc/c_2011_0289_en.pdf.

7 Decisione di esecuzione della Commissione, del 13 luglio 2011, che adotta orientamenti per le relazioni degli Stati membri a norma della direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, GU L 193 del 23.7.2011, pag. 48.

8 Cfr. articoli 10 e 11 della direttiva ITS.

paragrafo 1, della direttiva dispone che la Commissione "presenti una relazione sui poteri delegati non oltre sei mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni a decorrere dal 27 agosto 2010".

La presente relazione adempie a entrambi i suddetti obblighi. Essa è altresì corredata di un documento di lavoro dei servizi della Commissione sulla relazione e analisi dei progressi compiuti dal piano d'azione ITS, nonché di un documento di lavoro dei servizi della Commissione sull'analisi delle relazioni degli Stati membri del 2011 (sulle attività e sui progetti nazionali riguardanti i settori prioritari) e del 2012 (sulle azioni nazionali previste in materia di ITS per i successivi cinque anni), presentate a norma dell'articolo 17, paragrafi 1 e 2, della direttiva ITS.

1.2. Recepimento della direttiva 2010/40/UE

A norma dell'articolo 18 della direttiva, gli Stati membri erano tenuti a mettere in vigore entro il 27 febbraio 2012 le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi a questa direttiva, nonché a notificarle alla Commissione.

Alla suddetta data soltanto sette Stati membri avevano notificato alla Commissione le rispettive misure nazionali di recepimento. Per diversi Stati membri è stato necessario più di un anno aggiuntivo e l'ultimo Stato membro ha notificato la sua misura finale di recepimento il 2 gennaio 2014. Durante le riunioni del comitato sugli ITS diversi Stati membri hanno affermato che ciò dimostra la difficoltà di recepimento della direttiva, la quale contiene pochissime misure immediate realmente specifiche da recepire e costituisce piuttosto un quadro generale che consente l'adozione di misure regolamentari successive.

2. ANALISI DELL'ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2010/40/UE

2.1. Programma di lavoro della Commissione

Conformemente all'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva ITS e alla tabella di marcia stabilita dalla direttiva, la Commissione ha adottato un programma di lavoro, previa consultazione del comitato europeo sugli ITS.

Il programma di lavoro riguarda il periodo 2011-2015 e fornisce un quadro generale annuale dei compiti e delle attività principali che la Commissione deve svolgere durante tale periodo in relazione all'attuazione della direttiva ITS. è incentrato sulla preparazione delle specifiche relative alle sei azioni prioritarie e sulle date stimate per la loro adozione.

2.2. Atti delegati sulle specifiche

2.2.1. Metodologia

L'elaborazione delle specifiche è stata condotta conformemente all'accordo quadro sulle relazioni tra il Parlamento europeo e la Commissione europea[9] e l'intesa comune del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione sugli atti delegati[10].

[9] GU L 304 del 20.11.2010, pag. 47.

[10] http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf

Le azioni e i compiti eseguiti ai fini della preparazione delle specifiche includono:

- la raccolta di contributi e risultati esistenti, derivanti da studi europei, progetti di ricerca, progetti di attuazione nazionali, consultazioni pubbliche, attività esistenti nell'ambito di associazioni, contributi delle parti interessate, ecc.

- l'analisi costi-benefici;

- l'analisi dei divari e l'analisi dei requisiti e dei possibili approcci, in particolare attraverso consultazioni pubbliche on line intraprese dalla Commissione per accertare i punti di vista dei cittadini, delle parti interessate e degli Stati membri;

- le consultazioni degli esperti degli Stati membri e del Garante europeo della protezione dei dati sui progetti di specifiche. Il Parlamento europeo e il Consiglio hanno ricevuto tutti i documenti pertinenti durante la preparazione degli atti delegati e gli esperti del Parlamento sono stati invitati alle riunioni di esperti;

- il parere del gruppo consultivo europeo sugli ITS in merito ai progetti di specifiche.

Questi lavori preliminari hanno inoltre tratto notevoli benefici da varie azioni, studi, seminari, ecc. relativi all'attuazione del piano d'azione ITS (cfr. il documento di lavoro dei servizi della Commissione sulla relazione e analisi dei progressi compiuti dal piano d'azione ITS).

2.2.2. Azioni prioritarie

Le sei azioni prioritarie per l'elaborazione e l'utilizzo di specifiche e norme sono definite all'articolo 3 della direttiva ITS e nel suo allegato I.

A norma dell'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva ITS, la Commissione era tenuta ad adottare specifiche per una o più delle azioni prioritarie entro il 27 febbraio 2013. In aggiunta, il programma di lavoro della Commissione ha stabilito le seguenti date per l'adozione di specifiche per le prime sei azioni prioritarie:

a) la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale: quarto trimestre del 2014;

b) la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale: quarto trimestre del 2013;

c) i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sul traffico connesse alla sicurezza stradale: quarto trimestre del 2012;

d) la predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile: quarto trimestre del 2012;

e) la predisposizione di servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali: quarto trimestre del 2012;

f) la predisposizione di servizi di prenotazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali: quarto trimestre del 2013.

Specifiche adottate

La Commissione ha rispettato il termine del 27 febbraio 2013 adottando una prima serie di specifiche il 26 novembre 2012 per l'azione prioritaria **d)**, mediante il regolamento delegato (UE) n. 305/2013 sulla predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile[11]. Tale regolamento delegato stabilisce le specifiche, sulla base di norme, per aggiornare l'infrastruttura dei Centri di raccolta delle chiamate di emergenza (PSAP) per la corretta ricezione e gestione delle eCall al fine di garantire la compatibilità, l'interoperabilità e la continuità del servizio armonizzato eCall in tutto il territorio dell'UE.

Per quanto riguarda l'azione prioritaria c), il 15 maggio 2013 la Commissione ha adottato il regolamento delegato (UE) n. 886/2013 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[12]. Tale regolamento stabilisce le specifiche atte ad assicurare la compatibilità, interoperabilità e continuità nell'attivazione e nell'operatività dei dati e delle procedure pertinenti per una determinata serie di eventi che incidono sulla sicurezza stradale. Il regolamento delegato si rivolge ai soggetti interessati sia pubblici che privati e prevede la comunicazione gratuita di dati legati alla sicurezza agli utenti finali attraverso un punto d'accesso nazionale in un formato comune standardizzato (DATEX[13]), contribuendo in tal modo all'interoperabilità e alla prevedibilità per qualsiasi utilizzatore potenziale di tali dati. Ciononostante, durante l'elaborazione di queste specifiche, non è stato possibile specificare requisiti qualitativi dettagliati: è stata pertanto istituita una task force di soggetti interessati pubblici e privati al fine di esaminare i criteri qualitativi nonché i metodi di monitoraggio e di valutazione.

Per quanto riguarda l'azione prioritaria e), il 15 maggio 2013 la Commissione ha adottato il regolamento delegato (UE) n. 885/2013 in merito alla predisposizione dei servizi d'informazione sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti e ai veicoli commerciali[14]. Esso stabilisce le specifiche necessarie a garantire la compatibilità, l'interoperabilità e la continuità della predisposizione e dell'utilizzo operativo dei servizi di informazione. Il regolamento delegato si rivolge alle parti interessate sia pubbliche che private e definisce gli elementi necessari per fornire servizi d'informazione in maniera armonizzata, ivi incluse alcune funzionalità avanzate sulle informazioni dinamiche. Come per l'azione prioritaria c) i requisiti di qualità sono minimi.

Questa triplice serie di specifiche è stata preparata in stretta collaborazione con gli Stati membri nell'ambito di riunioni di esperti ad hoc[15], cui sono stati invitati il Parlamento europeo e il Garante europeo della protezione dei dati, nonché sulla base di consultazioni delle parti interessate, in particolare attraverso consultazioni pubbliche on line e workshop.

---

11 GU L 91 3.4.2013, pag. 1.

12 GU L 247 del 18.9.2013, pag. 6.

13 DATEX: specifica tecnica europea per la modellazione e lo scambio di informazioni legate ai sistemi di trasporto intelligenti.

14 GU L 247 del 18.9.2013, pag. 1.

15 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941

Attività in corso sulle azioni prioritarie rimanenti

In vista del lavoro sulle specifiche per l'azione prioritaria a) relativa ai servizi di informazione sulla mobilità multimodale a livello UE, sono già state avviate diverse iniziative (il primo Concorso per una mobilità intelligente[16], studi, workshop e consultazioni pubbliche[17]). L'obiettivo è pervenire all'adozione di queste specifiche nel 2015. Parallelamente, la Commissione ha avviato una discussione[18] in merito a una possibile iniziativa sull'accesso ai dati relativi al trasporto multimodale, onde cogliere la sfida di offrire l'accesso ai dati sui trasporti per tutti i modi di trasporto e tutti i servizi di mobilità. Questa riflessione ha dapprima portato al documento di lavoro dei servizi della Commissione "Verso una tabella di marcia per la fornitura di servizi d'informazione, pianificazione e biglietteria di viaggi multimodali a livello UE" nel giugno del 2014[19]. Questo dovrebbe portare a una proposta legislativa riguardante l'accesso ai dati sulla mobilità multimodale e sul traffico, in base all'esito di una valutazione d'impatto che verrà ultimata nel 2014.

Per quanto riguarda l'azione prioritaria b) sui servizi d'informazione sul traffico in tempo reale in tutto il territorio dell'UE, la Commissione ha già organizzato diversi workshop e riunioni di esperti per la preparazione delle specifiche. L'obiettivo è pervenire alla loro adozione entro la fine del 2014. Questo termine, rispetto al calendario inizialmente stimato, è in parte dovuto all'ampia portata di queste specifiche, come indicato nell'allegato I della direttiva ITS, nonché alla necessità di raggiungere una visione condivisa con gli Stati membri sulla portata delle specifiche. Le specifiche saranno incentrate sulle condizioni che favoriscono i servizi di informazione sul traffico in tempo reale nell'UE e saranno quindi molto più legate all'aspetto amministrativo piuttosto che ai servizi stessi.

Per quanto riguarda le specifiche per l'azione prioritaria f) sulla predisposizione di servizi di prenotazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali, la Commissione ha consultato a più riprese gli esperti degli Stati membri e le principali parti interessate. Le discussioni hanno evidenziato la bassa disponibilità di aree di parcheggio in grado di offrire servizi di prenotazione nel 2014 (ovvero soltanto il 2% delle aree di parcheggio) e che quindi non sono attualmente necessarie specifiche e norme sulla prenotazione delle aree di parcheggio. Tuttavia, sarà monitorata l'evoluzione di tale disponibilità e, se del caso, la questione verrà riesaminata in questa prospettiva. Qualora si rendano necessarie attività di normalizzazione, esse potranno essere esaminate nel più ampio contesto dell'imminente iniziativa e-Freight.

2.2.3. Altre azioni nei settori prioritari e oltre

Come previsto dall'articolo 6 della direttiva ITS, la Commissione deve adottare specifiche per altre azioni dei settori prioritari, elencate nell'allegato I della direttiva ITS, una volta adottate le specifiche necessarie per le azioni prioritarie. Come illustrato nel documento di lavoro dei servizi della Commissione sulla relazione e

[16] Primo concorso per una mobilità intelligente: http://ec.europa.eu/transport/its/multimodal-planners/index_it.htm.

[17] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/promotion_multimodal_planners_en.htm

[18] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/2013-11-15-towards-eu-wide-multimodal-travel-planning_en.htm

[19] SWD(2014) 194 final.

analisi dei progressi compiuti dal piano d'azione ITS, sono cominciati i lavori sui *sistemi cooperativi* sulla base di progetti di ricerca, come pure numerose consultazioni delle parti interessate, ivi inclusi il comitato europeo sugli ITS e il gruppo consultivo europeo sugli ITS con l'obiettivo di valutare gli ostacoli e garantire le condizioni propizie, nonché stabilire come la Commissione possa promuovere la diffusione di tali sistemi nell'Unione. Sono stati inoltre condotti studi allo scopo di promuovere un accesso aperto ai servizi ITS (*piattaforma di bordo aperta)*. Vi sono inoltre indicazioni riguardo alla possibilità di esplorare ulteriormente eventuali nuovi settori per le specifiche (ad es. il crowdsourcing dei dati relativi ai trasporti, la guida automatizzata) allo scopo di potenziare l'uso pratico dei sistemi di trasporto intelligenti.

2.3. Proposte inerenti l'applicazione

2.3.1. Il servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile in tutto il territorio dell'UE [azione prioritaria d)]

Oltre alla raccomandazione agli Stati membri perché intervengano sui gestori delle reti mobili affinché sostengano la trasmissione di eCall[20] e alle specifiche[21] contenenti i requisiti per migliorare le infrastrutture dei Centri di raccolta delle chiamate di emergenza, la Commissione ha adottato il 13 maggio 2013 due proposte legislative: una proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio sulla diffusione in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile[22] e una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema eCall di bordo[23].

La proposta di decisione è stata adottata dai colegislatori il 25 maggio 2014 ed è stata pubblicata successivamente nella *Gazzetta ufficiale*[24]. La decisione dispone che i Centri di raccolta delle chiamate di emergenza siano resi operativi nell'Unione al più tardi 6 mesi prima della data di applicazione dei requisiti di omologazione per il sistema eCall di bordo e comunque entro il 1° ottobre 2017. Questa decisione definisce chiaramente il diritto di ciascuno Stato membro di organizzare i propri servizi di emergenza nel modo più efficace possibile in termini economici e in maniera adeguata alle proprie esigenze.

Il processo legislativo riguardante la proposta di omologazione per il sistema eCall di bordo è ancora in corso.

2.3.2. Altre azioni prioritarie: c) ed e)

Alcuni Stati membri sono stati molto attivi di recente nell'applicazione dei servizi relativi all'azione prioritaria c) sulle informazioni in materia di sicurezza stradale e all'azione prioritaria e) sui servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti. Tuttavia, in tempi di ristrettezze economiche, prima di imporre qualsiasi obbligo generale di applicazione, è stato ritenuto più ragionevole sostenere in primo luogo gli sviluppi derivanti dall'adozione delle specifiche, attraverso il

---

20 C(2011) 6269 definitivo.

21 Regolamento delegato (UE) n. 305/2013.

22 COM(2013)315 final.

23 COM(2013)316 final.

24 GU L 164 del 3.6.2014, pag. 6.

monitoraggio e lo scambio delle migliori pratiche di attuazione tra gli Stati membri, nonché mediante i recenti inviti a presentare proposte TEN-T (reti transeuropee di trasporto) e gli imminenti inviti nel quadro del "Meccanismo per collegare l'Europa". Dopo aver tratto insegnamenti da questi primi interventi e valorizzato le migliori pratiche si valuterà in un momento successivo la necessità di presentare proposte legislative sulla diffusione obbligatoria.

2.4. Norme

Da quando è stata adottata la direttiva ITS sono state avviate o completate diverse attività di normalizzazione riguardanti i settori prioritari.

Le norme eCall, di cui al regolamento delegato (UE) n. 305/2013, sono state adottate. Secondo le previsioni, in sede di Comitato europeo di normalizzazione, la norma CEN/TS 16454 sulla valutazione della conformità di eCall da punto a punto dovrebbe diventare, entro la fine del 2014, una norma CEN a pieno titolo. Probabilmente entro la fine del 2014 verrà ultimata anche una revisione di minore entità di queste norme onde potervi integrare i risultati dei progetti pilota HeERO[25].

L'attuazione del mandato di normalizzazione M/453 sui sistemi cooperativi procede bene. Sia il CEN (TC 278 WG16) sia l'Istituto europeo di normalizzazione delle telecomunicazioni ETSI (TC ITS), ma anche altre organizzazioni di normalizzazione, hanno realizzato norme attinenti agli ITS cooperativi che rientrano nell'ambito del mandato M/453. La valutazione dell'applicazione delle norme esistenti è un'attività permanente del processo di normalizzazione in seno ai pertinenti comitati tecnici e gruppi di lavoro di CEN, ISO, SAE, IEEE ed ETSI[26]. Il lavoro di normalizzazione degli ITS sta inoltre traendo benefici dalla collaborazione internazionale dell'Unione europea con gli Stati Uniti d'America e con altri soggetti che lavorano all'armonizzazione globale delle norme ITS. Questa collaborazione permette di accelerare la definizione delle norme e garantisce una più rapida diffusione degli ITS.

Sono state identificate ulteriori esigenze di normalizzazione che rientrano nell'ambito della direttiva ITS, fra cui: l'attuazione di eCall nei veicoli di categoria diversa da M1 e N1; orientamenti sulla certificazione dei sistemi eCall (mercato post-vendita); completamento del mandato M/453; architettura per una piattaforma aperta installata nel veicolo; integrazione nelle carte digitali di dati accurati (pubblici) sulle strade; integrazione e funzionamento sicuri dei dispositivi nomadi; e ITS urbani. Tutti questi elementi sono stati aggiunti al programma continuativo 2013 della Commissione per la normazione delle TIC[27], in vista di possibili futuri mandati di normalizzazione.

---

25 Ulteriori informazioni sui progetti HeERO sono disponibili all'indirizzo www.heero-pilot.eu.

26 CEN: European Committee for Standardization (Comitato europeo di normalizzazione); ISO: International Organization for Standardization (Organizzazione internazionale per la standardizzazione) SAE: Society of Automotive Engineers (Società di ingegneri dell'automobile); IEEE: Institute of Electrical and Electronics Engineers (Istituto degli ingegneri elettrici ed elettronici); ETSI: European Telecommunications Standards Institute (Istituto europeo delle norme di telecomunicazione).

27 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/ict/standards/work-programme/index_en.htm

2.5. Misure non vincolanti

2.5.1. Orientamenti sulle relazioni trasmesse dagli Stati membri

Come previsto dall'articolo 17 della direttiva ITS, il 13 luglio 2011 la Commissione ha adottato gli orientamenti sulle relazioni degli Stati membri ai sensi della direttiva 2010/40/UE[28].

2.5.2. Orientamenti sugli ITS urbani

Questi orientamenti sono stati preparati nell'ambito del piano d'azione ITS (cfr. il documento di lavoro dei servizi della Commissione sulla relazione e analisi dei progressi compiuti dal piano d'azione ITS). Tali orientamenti hanno sensibilizzato il pubblico in merito alle caratteristiche degli ITS urbani e contribuito alla stesura del documento di lavoro dei servizi della Commissione "Mobilitare i sistemi di trasporto intelligenti per le città dell'UE[29], facente parte del pacchetto per la mobilità urbana adottato il 17 dicembre 2013[30].

2.6. Disposizioni in materia di protezione dei dati personali

In tutte le specifiche adottate sono state incluse disposizioni pertinenti in materia di protezione dei dati personali, sicurezza e utilizzo delle informazioni, sulla base di uno studio preparatorio[31] commissionato nel quadro del piano d'azione ITS[32] e conformi all'articolo 10 della direttiva ITS. Il Garante europeo della protezione dei dati è stato sistematicamente invitato alle riunioni di esperti degli Stati membri per la preparazione delle specifiche; inoltre, si è tenuto in debito conto del suo parere in relazione alle versioni finali delle specifiche. Questo modus operandi sarà seguito anche per tutte le specifiche e proposte future.

2.7. Responsabilità

In tutte le specifiche adottate sono state incluse disposizioni pertinenti in materia di responsabilità basate su uno studio preparatorio[33] nel quadro del piano d'azione ITS e conformi all'articolo 11 della direttiva ITS. Questo modus operandi sarà seguito anche per tutte le specifiche e proposte future.

2.8. Relazioni degli Stati membri

2.8.1. Relazione sulle attività e sui progetti nazionali riguardanti i settori prioritari

A norma dell'articolo 17, paragrafo 1, della direttiva ITS, gli Stati membri hanno dovuto trasmettere alla Commissione entro il 27 agosto 2011 una relazione sulle attività e sui progetti nazionali nell'ambito dei settori prioritari di cui all'articolo 2 di tale direttiva.

Queste relazioni hanno fornito, per i quattro settori prioritari della direttiva ITS, un primo quadro d'insieme dell'attuazione degli ITS in tutta l'Unione.

---

28 GU L 193 del 23.7.2011, pag. 48.

29 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf

30 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_it.htm

31 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

32 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:IT:NOT

33 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

Le relazioni del 2011 sono analizzate nel documento di lavoro dei servizi della Commissione "Analysis of Member States reports" (Analisi delle relazioni degli Stati membri), che accompagna questa relazione.

A norma dell'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva ITS, gli Stati membri sono tenuti a riferire entro il 27 agosto 2014 sui progressi compiuti rispetto alla relazione del 2011.

2.8.2. Informazioni sulle azioni nazionali previste in materia di ITS per i successivi cinque anni

A norma dell'articolo 17, paragrafo 2, della direttiva ITS, gli Stati membri erano tenuti a trasmettere alla Commissione entro il 27 agosto 2012 informazioni sulle azioni nazionali previste in materia di ITS per i successivi cinque anni.

Tali relazioni relative al 2012 sono analizzate nel documento di lavoro dei servizi della Commissione "Analysis of Member States reports" (Analisi delle relazioni degli Stati membri), che accompagna la presente relazione.

Per la prima volta dall'adozione della direttiva 2010/40/UE, le relazioni descrivono le intenzioni degli Stati membri in materia di diffusione degli ITS sul loro territorio nei cinque anni successivi. Da queste relazioni emerge un forte interesse e la volontà degli Stati membri di promuovere la diffusione degli ITS in tutta Europa onde favorire la continuità dei servizi e una mobilità più intelligente. In particolare, si osserva una chiara tendenza a potenziare ulteriormente i servizi di informazione.

Come già emerso dalle relazioni nazionali del 2011, gli Stati membri hanno investito e hanno comunicato di voler continuare a investire nei settori prioritari I "Uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità" e II "Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci" (ulteriori informazioni sono disponibili nel documento di lavoro dei servizi della Commissione "Analysis of Member States reports")[34]. Pertanto, le specifiche in questi settori aiutano certamente a garantire l'interoperabilità e la continuità dei servizi già attuati e di quelli futuri; particolare attenzione andrebbe prestata inoltre alla compatibilità con le applicazioni esistenti.

Le attività legate al settore prioritario III "Applicazioni ITS per la sicurezza stradale" sembrano essere più limitate e particolarmente incentrate su azioni specifiche (ad es. eCall, servizi di informazione per parcheggi sicuri per gli automezzi pesanti) che ora dispongono di specifiche adottate.

Benché gli Stati membri riconoscano il potenziale del settore prioritario IV "Collegamento del veicolo con l'infrastruttura di trasporto" in termini di miglioramento della sicurezza stradale e riduzione della congestione del traffico, le attività sono ancora in fase di ricerca/verifica/sperimentazione. Molti Stati membri hanno programmi specifici per i progetti pilota, tuttavia molti soggetti interessati hanno assunto un atteggiamento attendista, poiché mancano ancora modelli economici chiari per diffondere su larga scala i servizi ITS cooperativi e un tasso di penetrazione minimo necessario di veicoli equipaggiati o di copertura infrastrutturale. Per ovviare a questa situazione emerge la necessità di un

[34] SWD(2014) 319

coordinamento di tutte le parti interessate che vada oltre la semplice adozione di specifiche o il sostegno finanziario ai progetti pilota.

2.9. Gruppo consultivo europeo sugli ITS

A norma dell'articolo 16 della direttiva, la Commissione era tenuta a istituire un gruppo consultivo europeo sugli ITS, con compiti di consulenza sugli aspetti tecnici e commerciali della diffusione e dell'utilizzo degli ITS nell'Unione. Il gruppo deve essere 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 interessati.

Il gruppo consultivo europeo sugli ITS è stato istituito il 4 maggio 2011 con decisione della Commissione[35] e i suoi membri sono stati nominati il 27 gennaio 2012, in seguito a un invito aperto a presentare candidature[36].

La prima riunione si è tenuta il 23 marzo 2012, la seconda il 26 febbraio 2013. Queste riunioni sono state occasione di discussione con le parti interessate su problematiche attuali inerenti gli ITS, in particolare in materia di strategie atte a creare condizioni propizie ai servizi di informazione sul traffico in tempo reale, l'accesso ai dati sui trasporti e la diffusione dei sistemi cooperativi. In occasione di tali riunioni è stato altresì possibile condividere con le parti interessate una visione comune della diffusione dei sistemi cooperativi, in particolare attraverso la proposta di una piattaforma per coinvolgere tutte le parti interessate e centralizzare tutte le iniziative, al fine di evitare la frammentazione e garantire l'interoperabilità di servizi, sistemi e tecnologie.

La Commissione ha chiesto regolarmente ai membri del gruppo consultivo europeo sugli ITS un parere scritto sugli aspetti commerciali e tecnici del progetto di specifiche, e i membri hanno fornito preziosi commenti per la stesura finale delle specifiche.

I risultati principali di queste riunioni sono stati messi a disposizione del comitato europeo sugli ITS, come previsto dalla direttiva ITS.

3. EFFICACIA E ADEGUATEZZA DELLA DIRETTIVA 2010/40/UE E DELEGA DI POTERI

3.1. Varie configurazioni

La direttiva ITS offre un quadro generale per l'adozione rapida di specifiche attraverso atti delegati adottati dalla Commissione. Questo approccio ha reso possibile una facile adozione delle specifiche per le prime tre azioni prioritarie sui servizi di informazione relativi alla sicurezza stradale c), sull'eCall d) e sui servizi di informazione per aree di parcheggio per gli automezzi pesanti e).

---

35 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32011D0505(01):IT:NOT

36 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/call_application_eiag_en.htm
L'elenco dei membri e i resoconti sommari delle riunioni sono disponibili nel registro dei gruppi di esperti della Commissione.
http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736&Lang=IT

Tuttavia, il contesto nel quale tali specifiche sono state adottate varia notevolmente da un'azione all'altra, in particolare in base all'avanzamento delle azioni a livello unionale e nazionale, e alle iniziative private o pubbliche in questi settori.

Per quanto riguarda l'eCall, i principi dell'iniziativa erano già stati definiti nella comunicazione della Commissione "eCall: è ora di diffonderlo"[37] ed era già stata emanata una raccomandazione[38] agli Stati membri riguardo ai gestori di rete mobile. Inoltre, esistevano già norme al momento della discussione della prima stesura delle specifiche con gli esperti degli Stati membri. Erano inoltre stati avviati progetti pilota pre-diffusione basati su queste norme. La direttiva ITS è pertanto servita da complemento all'approccio e alle iniziative in corso, colmando il divario esistente per quanto riguarda i Centri di raccolta delle chiamate d'emergenza, altrimenti detti PSAP (Public Safety Answering Points).

La situazione era molto diversa per quanto riguarda le informazioni minime in materia di sicurezza stradale e di servizi di informazione per le aree di parcheggio destinate agli automezzi pesanti. Non esistevano norme dedicate a tali settori sulle quali basare le specifiche, anche se le norme DATEX II, TPEG e RDS TMC[39] sono servite come riferimento per taluni aspetti. Inoltre, diversi servizi erano già operativi negli Stati membri. Questa situazione generale ha sollevato ulteriori interrogativi su come applicare le specifiche future a servizi già esistenti. In considerazione della portata relativamente limitata di queste due azioni, è stato tuttavia possibile adottare le specifiche in un periodo relativamente breve e condurre la necessaria consultazione mirata delle parti interessate.

Questo aspetto appare più problematico per le due rimanenti azioni prioritarie: la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale a) e la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale b). Ciò è dovuto in particolare alla portata più ampia di queste azioni e al numero di soggetti interessati coinvolti. Lo stesso vale per altre azioni, per le quali potrebbe essere necessario un approccio più globale, che vada oltre la semplice adozione di specifiche.

3.2. Esercizio della delega

Avallo politico da parte degli Stati membri

Il caso dell'eCall ha offerto insegnamenti riguardo alle sfumature che possono esistere tra il lavoro svolto nell'ambito delle specifiche con gli esperti nazionali e il controllo politico da parte del Consiglio una volta che le specifiche sono state adottate dalla Commissione. Benché il contenuto delle specifiche dell'eCall abbia ottenuto un sostegno quasi unanime a livello di esperti, sette Stati membri in seno al Consiglio hanno votato a favore di un'obiezione; tuttavia, in assenza di una maggioranza qualificata, il Consiglio non ha sollevato obiezioni. Le ragioni avanzate da alcuni dei sette Stati membri potrebbero non riferirsi necessariamente alle

---

37 COM(2009) 434 definitivo.

38 Raccomandazione 2011/750/UE della Commissione dell'8 settembre 2011 relativa al sostegno a un servizio eCall su scala UE nelle reti di comunicazione elettronica per la trasmissione da veicoli di chiamate di emergenza basate sul 112 ("chiamate eCall") - GU L 303 del 22.11.2011, pag. 46.

39 TPEG: specifiche del gruppo di esperti sui protocolli per il trasporto che offrono un metodo di trasmissione delle informazioni sul traffico e la mobilità multimodale; RDS: Radio Data System; TMC: Traffic Message Channel.

specifiche propriamente dette, ma all'iniziativa eCall nel suo insieme, in special modo al finanziamento della futura introduzione obbligatoria del servizio o a questioni inerenti il dispositivo di bordo del servizio eCall.

Dubbi sulla portata della delega di poteri

A norma dell'articolo 290 del TFUE, la direttiva ITS conferisce alla Commissione il potere di adottare atti non legislativi di portata generale che integrano o modificano determinati elementi non essenziali dell'atto legislativo.

Due Stati membri hanno comunicato per iscritto i loro dubbi sulla validità della delega di poteri per obbligare gli Stati membri ad migliorare i servizi esistenti in base alle specifiche adottate ai sensi della direttiva ITS. Secondo questi Stati membri tale obbligo sarebbe in contraddizione con il diritto di ciascuno Stato membro di decidere in merito alla diffusione delle applicazioni e dei servizi ITS nel proprio territorio, come previsto dall'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva ITS. Il 18 dicembre 2013 uno Stato membro ha adito il Tribunale dell'Unione europea contro i due regolamenti delegati (UE) n. 885/2013 (servizi di informazione sulle aree di parcheggio per gli automezzi pesanti) e (UE) n. 886/2013 (servizi di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale), chiedendone l'annullamento, dal momento che andavano oltre i limiti della delega di poteri ai sensi della direttiva 2010/40/UE e quindi contravvenivano all'articolo 290 del TFUE.

Insufficienza dell'approccio verticale

La direttiva ITS individua sei azioni prioritarie per le quali è necessaria l'adozione di specifiche. Mentre le prime tre specifiche adottate riguardano settori relativamente diversi e distinti, le azioni prioritarie rimanenti concernono questioni comuni, ad es. tipi di dati comuni da indicare, questioni comuni relative all'accesso ai dati e alla loro disponibilità, alla protezione dei dati e alla responsabilità. L'approccio verticale derivante dalla direttiva ITS potrebbe quindi essere integrato con approcci più orizzontali per alcune di queste questioni trasversali. Ciò potrebbe applicarsi ai servizi di informazione sulla mobilità multimodale e sul traffico in tempo reale oppure alle misure orizzontali sulla vita privata e la protezione dei dati.

Come già indicato in precedenza, per alcune delle altre azioni (ad es. i sistemi cooperativi), potrebbe essere necessario un approccio più globale al fine di affrontare le varie questioni che esulano dalla portata di eventuali specifiche (finanziamento, normalizzazione, maggiore coordinamento delle parti interessate, governance legata alla diffusione, ecc.).

Data di scadenza della delega

Il potere di adottare gli atti delegati è stato conferito alla Commissione fino al 27 agosto 2017. Benché questo strumento sia stato e sia tuttora uno strumento efficiente e flessibile per ultimare l'adozione delle specifiche per tutte le sei azioni prioritarie, la necessità di adottare specifiche per le altre azioni, di cui all'allegato I della direttiva ITS, richiederebbe una proroga del suddetto termine.

3.3. Verifica delle specifiche

Per quanto riguarda l'eCall, i progetti pilota HeERO[40] e la piattaforma europea per l'attivazione di eCall[41] hanno costituito un forum per gli scambi sull'attuazione del regolamento delegato sull'eCall. Per le altre specifiche adottate è emersa la necessità di strutturare meglio la verifica negli Stati membri sull'attuazione delle specifiche relative ai servizi d'informazione connessi alla sicurezza stradale c) e alle informazioni sulle aree di parcheggio per gli automezzi pesanti e).

Nell'ottobre 2013 e gennaio 2014 la Commissione ha pertanto organizzato riunioni con gli esperti degli Stati membri, e intende continuare a sviluppare questo dialogo, in particolare attraverso una piattaforma collaborativa specifica (wik-ITS) che consenta di pervenire a un'interpretazione comune delle specifiche, allo scambio di buone prassi e alla condivisione delle domande frequenti.

L'attuazione delle specifiche sarà finanziata anche da fondi stanziati a titolo dei seguenti strumenti: il "Meccanismo per collegare l'Europa" e "Orizzonte 2020" e le iniziative/piattaforme delle parti interessate attualmente in corso, , quali la piattaforma europea per l'attivazione di eCall, l'*iMobility Forum Working Group on SafeApps* (gruppo di lavoro sull'uso sicuro delle applicazioni dell'iMobility Forum), gli orientamenti dell'associazione TISA per la mappatura di eventi legati alla sicurezza nelle norme DATEX/TPEG/RDS, la piattaforma europea sugli ITS (progetto finanziato nell'ambito di un invito TEN-T del 2012) sul nodo/punto d'accesso nazionale/DATEX e la qualità delle SRTI, ecc.[42].

Queste misure di verifica consentiranno anche di valutare la necessità di avviare eventuali proposte di applicazione nel prossimo futuro.

4. RISORSE FINANZIARIE UTILIZZATE E OCCORRENTI

Poiché le specifiche adottate sono ancora piuttosto recenti; le risorse finanziarie utilizzate e occorrenti si basano su una stima dell'adeguamento necessario dei servizi esistenti e della loro probabile applicazione negli Stati membri.

I progetti pilota pre-applicazione HeERO I e II per l'eCall hanno beneficiato di investimenti per un totale di 9,4 milioni di EUR e 4,3 milioni di EUR (di cui rispettivamente 4,7 milioni di EUR e 2,1 milioni di EUR erano fondi dell'Unione europea) nell'ambito del Programma per la competitività e l'innovazione (CIP), la cui portata andava oltre la semplice attuazione delle specifiche. Ulteriori fondi saranno necessari per adeguare le infrastrutture dei Centri di raccolta delle chiamate di emergenza in tutti gli Stati membri, nella misura prevista dall'allegato XIV della valutazione d'impatto su eCall[43].

Per quanto riguarda l'azione prioritaria c), la raccolta di dati aggiuntivi per offrire servizi di informazione sul traffico legati alla sicurezza stradale richiede investimenti iniziali (ad es. per sensori, CCTV, stazioni meteorologiche, rapporti del 112 o degli

---

40 http://www.heero-pilot.eu

41 http://www.imobilitysupport.eu/imobility-forum/governance-structure/european-ecall-implementation-platform-eeip

42 TISA: Traveller Information Services Association; SRTI: road safety related minimum universal traffic information (informazioni minime universali sul traffico connesse alla sicurezza stradale).

43 http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2011/sec_2011_1019_en.pdf

utenti, fornitori privati/tecnologia "floating car data") e produrrà susseguenti costi di manutenzione, gestione e sostituzione. In funzione dei diversi parametri (ad es. lunghezza della rete equipaggiata, densità e tipo di attrezzature, metodo di raccolta dei dati e relativa tecnologia, attrezzature e dati preesistenti), i costi per la raccolta di dati aggiuntivi può variare sensibilmente da uno Stato membro a un altro, anche di dieci volte tra la stima minima e la stima massima dei costi. Si prevede che il costo di gestione del servizio d'informazione sarà in media di 1,4 milioni di EUR l'anno per uno Stato membro che attualmente non dispone di alcun servizio[44].

Per quanto riguarda l'azione prioritaria e), è stimato a 4 milioni di EUR l'anno il costo su scala UE che gli operatori dei parcheggi per gli automezzi pesanti e le autorità pubbliche dovranno sostenere per l'attuazione di specifiche comuni in tutto il territorio dell'Unione (fornitura di dati statici, attuazione, gestione di una banca dati statica e costi per gli autotrasportatori). Informazioni dinamiche verranno diffuse molto probabilmente in un numero limitato di zone prioritarie (ciascuna zona include una media di 10 aree di parcheggio) e il costo stimato per zona prioritaria sarà di circa 2 milioni di EUR per l'investimento iniziale e di 0,2 milioni di EUR per la gestione, la manutenzione e l'ammortamento annuali[45].

L'ultimo invito a presentare proposte TEN-T, pubblicato nel dicembre 2013, offriva l'opportunità di finanziare progetti che rientravano nell'ambito di applicazione della direttiva ITS. Di particolare interesse sono i progetti di diffusione dei servizi essenziali ITS lungo i corridoi europei, nonché gli studi comprendenti esperimenti di vita reale e preparativi pre-applicazione, ad es. per i sistemi cooperativi e gli adeguamenti dei Centri di raccolta delle chiamate d'emergenza eCall. La stessa opportunità sarà offerta dagli imminenti inviti del 2014 nell'ambito del "Meccanismo per collegare l'Europa".

Le attività di normalizzazione sono state finanziate dal bilancio dell'UE con un importo attualmente pari a 165 000 EUR per eCall e 1,338 milioni di EUR per i sistemi cooperativi nell'ambito del mandato di normalizzazione M/453. La preparazione e la manutenzione delle specifiche DATEX hanno beneficiato di varie fonti di finanziamento (studio, sovvenzione, progetti nell'ambito dei programmi TEN-T) per un importo totale stimato di 1,4 milioni di EUR.

Ulteriori risorse finanziarie, ancora da quantificare, saranno necessarie per le altre voci relative alla normalizzazione, elencate nel programma continuativo per la normazione delle TIC.

5. CONCLUSIONE

Finora la direttiva ITS è stata un valido strumento per la rapida adozione di specifiche comuni per le prime tre aree prioritarie.

---

44 Per ulteriori informazioni sui costi si rimanda allo studio sull'azione prioritaria C "Action C - Free Road Safety Traffic Information – Final Report" http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

45 Per ulteriori informazioni sui costi si rimanda allo studio sulle azioni prioritarie E ed F "Priority Actions E and F – Information and Reservation Services for Safe and Secure Parking Places for Trucks and Commercial Vehicles – Final Report" http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

Il lavoro sulle specifiche per le due rimanenti azioni prioritarie (informazioni sul traffico in tempo reale in tutto il territorio dell'UE e servizi di informazione sulla mobilità multimodale in tutto il territorio dell'UE) sarà esaminato nel 2015 entro la fine del programma di lavoro. Per quanto riguarda i servizi di prenotazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali, non sono necessarie nel prossimo futuro ulteriori azioni.

Tenuto conto delle nuove tendenze emergenti sul lungo termine, evidenziate anche nel documento di lavoro dei servizi della Commissione sulla relazione e analisi dei progressi compiuti dal piano d'azione ITS (per es. il crowdsourcing dei dati relativi ai trasporti, la guida parzialmente automatizzata, la diffusione di sistemi cooperativi) e considerando la possibile necessità di fissare nuove priorità oltre alle sei azioni prioritarie attualmente definite e ai quattro settori prioritari, in aggiunta agli elementi significativi di cui all'allegato I della direttiva ITS, sembra necessario, in via preliminare, dare la priorità alle azioni rimanenti da affrontare nell'ambito dell'attuale direttiva ITS e dell'attuale piano d'azione ITS. Successivamente, sarà necessario riflettere su una possibile revisione della direttiva ITS e del piano d'azione ITS, nonché avviarne i lavori, tenendo conto della costante evoluzione tecnica degli ITS e delle conclusioni del succitato documento di lavoro dei servizi della Commissione.