

Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla «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»

COM(2013) 315 final — 2013/0166 (COD)

e alla «Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema eCall di bordo e che modifica la direttiva 2007/46/CE»

COM(2013) 316 final — 2013/0165 (COD)

(2013/C 341/11)

Relatore generale: **McDONOGH**

Il Parlamento europeo ed il Consiglio, rispettivamente il 1° e il 5 luglio 2013, hanno deciso, conformemente al disposto dell'articolo 91 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla:

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

COM(2013) 315 final — 2013/0166 (COD).

Il Consiglio ed il Parlamento europeo, rispettivamente il 27 giugno e il 1° luglio 2013, hanno deciso, conformemente al disposto dell'articolo 114 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema eCall di bordo e che modifica la direttiva 2007/46/CE

COM(2013) 316 final — 2013/0165 (COD).

Vista l'urgenza dei lavori, il Comitato economico e sociale europeo, in data 19 settembre 2013, nel corso della 492^a sessione plenaria del 18 e 19 settembre 2013, ha nominato McDonogh relatore generale e ha adottato il seguente parere con 141 voti favorevoli e 1 astensione.

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Il Comitato constata che nel 2012 nell'Unione europea gli incidenti stradali hanno causato 28 000 morti e 1 milione e mezzo di feriti. Esso è fermamente convinto dell'estrema importanza sociale di ridurre il numero delle vittime della strada, e appoggia l'ambizioso obiettivo della Commissione di dimezzarne il numero annuale, rispetto al 2010, nell'arco del periodo 2011-2020.

1.2 Il Comitato accoglie con favore la decisione e il regolamento proposti per attuare un servizio elettronico di chiamata di emergenza ("servizio eCall" o semplicemente "eCall"). L'obiettivo è far sì che, a partire dall'ottobre 2015, tutti i nuovi modelli di autovetture e veicoli commerciali leggeri siano dotati di dispositivi eCall basati sul numero unico di emergenza europeo 112, e che venga creata l'infrastruttura necessaria per ricevere e gestire in modo appropriato le "chiamate eCall" in centri di raccolta delle chiamate di emergenza (*Public Safety Answering Point* - PSAPs), garantendo così la compatibilità, l'interoperabilità e la continuità del servizio eCall su tutto il territorio dell'UE.

1.3 Il CESE concorda con le conclusioni della valutazione d'impatto su eCall, secondo cui l'introduzione di un sistema

obbligatorio di eCall è il solo modo per apportare i benefici di questo servizio ai cittadini dell'Unione. In numerosi suoi pareri, infatti, il Comitato ha fatto notare alla Commissione che un sistema facoltativo non sarebbe stato efficace.

1.4 Il CESE osserva che le proposte in esame si applicheranno soltanto ai nuovi tipi di veicoli omologati per la prima volta a partire dal 1° ottobre 2015, e che i modelli già omologati a quella data potranno continuare ad essere prodotti e venduti senza dispositivo eCall anche dopo quella data. Tuttavia il Comitato, pur considerando il costo finanziario che ciò può comportare per i costruttori di autoveicoli, chiede loro di installare la tecnologia eCall il più presto possibile anche sui tipi di veicoli già omologati che saranno prodotti dopo l'ottobre 2015.

1.5 Il Comitato osserva poi che le proposte in esame non prevedono l'installazione della suddetta tecnologia sui motocicli e gli altri motoveicoli a due ruote (NB: *gli autoveicoli devono tutti avere almeno 4 ruote, quindi "motoveicolo a due ruote" e "veicolo a motore a due ruote" sono sinonimi*). Orbene, dato che per i conducenti e i passeggeri di questi tipi di veicoli esiste un rischio notevole di morte o di lesioni, il CESE esorta le case costruttrici e gli Stati membri ad estendere al più presto il sistema eCall anche ai motoveicoli a due ruote.

1.6 Il Comitato, inoltre, invita nuovamente la Commissione a presentare quanto prima proposte espressamente rivolte a migliorare la sicurezza attiva e passiva dei veicoli a motore a due ruote.

1.7 Il CESE è favorevolmente colpito dalla grande efficacia delle autorità preposte alla sicurezza stradale istituite in una serie di Stati membri per vigilare sull'attuazione delle strategie nazionali per la sicurezza stradale, consigliare in merito alle relative politiche e promuovere le buone pratiche in materia. Il Comitato ritiene perciò che occorrerebbe istituire un'agenzia europea per la sicurezza stradale che contribuisca all'armonizzazione in materia e promuova l'attuazione delle misure di sicurezza stradale - compresa l'eCall - in tutta l'UE. Nell'ambito di tale agenzia dovrebbero operare esperti di sicurezza stradale nominati dagli Stati membri.

1.8 Il CESE richiama l'attenzione della Commissione sui propri precedenti pareri dedicati al tema della sicurezza stradale, nei quali si diffondeva sulla necessità di introdurre un sistema obbligatorio di eCall ⁽¹⁾.

2. Sintesi delle proposte della Commissione

2.1 Servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall)

La tecnologia eCall consente la trasmissione da veicoli di chiamate di emergenza, basate sul numero telefonico paneuropeo 112, automaticamente in caso di incidente oppure manualmente. In caso di incidente grave, infatti, il sistema eCall compone automaticamente il 112 - il numero telefonico unico di emergenza europeo - comunicando ai servizi di pronto intervento l'ubicazione del veicolo anche se il conducente è in stato di incoscienza o comunque impossibilitato a effettuare una chiamata telefonica. Nel 2011 la Commissione ha adottato la raccomandazione 2011/750/UE in cui esortava gli operatori di rete mobile ad assicurarsi che le loro reti fossero in grado di trasmettere chiamate eCall.

2.2 Attualmente, nell'UE solo lo 0,7 % dei veicoli è equipaggiato con sistemi eCall privati, e tale percentuale è in scarso aumento. Questi sistemi privati, inoltre, non offrono la necessaria interoperabilità o continuità su scala europea.

2.3 Proposta di regolamento

Il regolamento proposto mira a dettare i requisiti di omologazione della tecnologia eCall e a renderne obbligatoria l'installazione nei nuovi tipi di autovetture e veicoli commerciali leggeri a partire dall'ottobre 2015. Esso pone una serie di obblighi ai fabbricanti di veicoli e agli Stati membri, detta norme in materia di privacy e protezione dei dati degli utilizzatori di eCall, ed indica i veicoli cui deve applicarsi il nuovo sistema e la data della sua introduzione.

2.4 Proposta di decisione

La decisione proposta mira a far sì che tutti gli PSAP siano in grado di - e tenuti a - ricevere e gestire le chiamate eCall attivate

automaticamente o manualmente in caso di incidente. La Commissione vuole assicurarsi che, entro il 1° ottobre 2015, le chiamate eCall siano inviate, trasmesse e gestite puntualmente e regolarmente in tutta l'Unione europea.

2.5 Disposizioni del regolamento

Il regolamento proposto stabilisce una serie di obblighi giuridici, di cui si menzionano qui i principali.

2.5.1 I fabbricanti di autovetture e veicoli commerciali leggeri devono garantire che, a partire dall'ottobre 2015, tutti i nuovi tipi di veicoli appartenenti a queste categorie siano dotati di un sistema eCall di bordo conforme al regolamento stesso.

2.5.2 Gli Stati membri, da parte loro, devono far sì che, dal 1° ottobre 2015, i nuovi tipi di veicoli cui si applica il regolamento ricevano l'omologazione CE.

2.5.3 Le autorità preposte all'omologazione devono assicurarsi, prima di rilasciarla, che tali veicoli siano conformi ai parametri prescritti.

2.5.4 I fabbricanti, inoltre, devono garantire che i veicoli muniti di sistema eCall di bordo non siano tracciabili e non siano oggetto di controllo costante.

2.5.5 Devono essere garantite le necessarie tutele per prevenire possibili attività di sorveglianza, e gli utilizzatori di eCall devono ricevere informazioni sul trattamento dei dati effettuato attraverso il sistema eCall di bordo.

2.5.6 Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati per stabilire i requisiti tecnici dei sistemi eCall di bordo, precisare i requisiti in materia di privacy degli utilizzatori e, a seguito di un'analisi costi-benefici, esonerare determinati veicoli o classi di veicoli dall'obbligo di installazione di tali sistemi.

3. Osservazioni generali

3.1 Il Comitato constata che nel 2012 nell'Unione europea gli incidenti stradali hanno causato 28 000 morti e 1 milione e mezzo di feriti. Quando i servizi di pronto intervento sono chiamati sul luogo di un incidente stradale, ogni minuto è cruciale per salvare vite umane e ridurre la gravità delle lesioni. Non sempre, però, le persone coinvolte in un incidente sono fisicamente in grado di chiamare i servizi di pronto intervento.

3.2 I dispositivi eCall risolvono questo problema, allertando questi servizi immediatamente anche se il conducente o passeggero è in stato di incoscienza o altrimenti impossibilitato a effettuare la chiamata. Il CESE, inoltre, osserva che la tecnologia eCall è destinata ad abbreviare i tempi di intervento delle squadre di soccorso di una percentuale stimata al 40 % nelle zone urbane e al 50 % nelle zone rurali, cosicché, una volta diffusosi il suo impiego, essa salverà ogni anno centinaia di vite in tutta Europa, riducendo la gravità dei traumi e delle lesioni in decine di migliaia di casi.

⁽¹⁾ GU C 80 del 30.3.2004, pag. 77, GU C 168 del 20.7.2007, pag. 71, GU C 77 del 31.3.2009, pag. 70, GU C 48 del 15.2.2011, pag. 27 e GU C 132 del 3.5.2011, pag. 94.

3.3 In una serie di Stati membri sono state istituite autorità per la sicurezza stradale incaricate di valutare le strategie nazionali in materia e consigliare i decisori nazionali riguardo alle misure prioritarie da adottare. Un'Agenzia europea per la sicurezza stradale dotata di competenze precise in tutti i campi della sicurezza stradale (infrastrutture, veicoli e utenti della strada) su tutto il territorio dell'UE potrebbe contribuire a realizzare una strategia europea armonizzata in materia. A una siffatta agenzia potrebbero essere affidati compiti specifici in materia di individuazione, precisazione, consolidamento e promozione delle migliori prassi, nonché di rafforzamento degli scambi informativi e della cooperazione transfrontalieri.

4. Osservazioni specifiche

4.1 Le norme proposte riguardano solo l'omologazione delle nuove autovetture e dei nuovi veicoli commerciali leggeri, e non pongono alcun obbligo di installazione dei dispositivi eCall ai fini della prima immatricolazione, il che significa che i tipi di veicoli appartenenti a queste categorie che saranno già stati

omologati potranno continuare ad essere prodotti e venduti senza eCall. Il Comitato fa notare che, a causa di questa politica, una completa penetrazione del servizio eCall non avverrà prima del 2033. Esso, perciò, pur comprendendo la necessità di tener conto del costo finanziario che ciò può comportare per i costruttori di autoveicoli, chiede loro di installare la tecnologia eCall il più presto possibile anche sui tipi di veicoli già omologati che saranno prodotti dopo l'ottobre 2015.

4.2 Inoltre, il regolamento proposto in materia di requisiti per l'omologazione del sistema eCall di bordo non si applicherà ai motoveicoli a due ruote (come ad esempio i motocicli). Tuttavia, i conducenti di tali veicoli corrono un rischio di riportare lesioni gravi sulla strada che è dalle 18 alle 20 volte superiore rispetto a quello dei conducenti di autovetture. Il problema della sicurezza stradale di questa categoria di veicoli ad alto rischio merita quindi un'attenzione specifica. Bisogna infine che siano presentate al più presto proposte che, oltre ad imporre l'installazione dei dispositivi eCall, puntino a migliorare la sicurezza attiva e passiva dei motoveicoli a due ruote.

Bruxelles, 19 settembre 2013

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Henri MALOSSE
