

Parere del Comitato economico e sociale europeo sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2010/40/UE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto

[COM(2021) 813 final — 2021/0419 (COD)]

(2022/C 290/20)

Relatore: **Stefan BACK**

Consultazioni	Parlamento europeo, 27.1.2022 Consiglio, 28.1.2022
Base giuridica	Articoli 91 e 304 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea
Sezione competente	Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione
Adozione in sezione	10.3.2022
Adozione in sessione plenaria	23.3.2022
Sessione plenaria n.	568
Esito della votazione (favorevoli/contrari/astenuti)	225/1/5

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1. Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) accoglie con favore la proposta della Commissione, che è pienamente in linea con le raccomandazioni formulate dal Comitato stesso in un precedente parere sui sistemi di trasporto intelligenti cooperativi, e ritiene che la proposta apporti un valore aggiunto considerevole sul piano dei miglioramenti, della protezione, della sicurezza e dell'efficienza.

1.2. Il CESE accoglie inoltre favorevolmente l'ampliamento della portata delle informazioni da fornire e l'obbligo di cooperazione per gli Stati membri. Va in particolare notata la portata più ampia dello scambio di informazioni sul trasporto merci, nonché sulla mobilità cooperativa, connessa e automatizzata, compresa la comunicazione tra veicoli, un ampliamento che migliora notevolmente anche la sicurezza stradale.

1.3. Il CESE osserva che il miglioramento dell'efficienza riguarderà sia il trasporto di merci che quello di passeggeri, permettendo — ad esempio — di seguire lo stato di avanzamento di una spedizione.

1.4. Pur apprezzando la necessità di standardizzare lo scambio di informazioni, il CESE sottolinea tuttavia la necessità di lasciare un margine ragionevole per le soluzioni specifiche a livello locale o di azienda, qualora siano debitamente giustificate e proporzionate, tenendo anche conto dei possibili impatti sul mercato interno.

1.5. Il CESE sottolinea che la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (*Intelligent Transport Systems* — ITS) deve avvenire in un contesto sociale da intendere in senso lato, tenendo conto di fattori che vanno ben oltre i semplici aspetti tecnici, altrimenti potrebbero generarsi effetti negativi per quanto concerne gli aspetti legati alla sostenibilità e all'efficienza nell'impiego delle risorse. In tale contesto, il CESE sottolinea l'importanza di dedicare attenzione e risorse in misura sufficiente alle esigenze delle zone rurali, anche per quel che riguarda gli aspetti relativi al servizio pubblico e le alternative sul piano della mobilità (come gli spostamenti a piedi e in bicicletta).

1.6. Il CESE solleva inoltre la questione della condivisione delle risorse per la mobilità e desidera richiamare l'attenzione sulla possibile necessità, a tale scopo, di un atto delegato sul sostegno ai sistemi di trasporto intelligenti che affronti — ad esempio — la questione delle risorse e capacità disponibili in termini di trasporto, nonché l'aggregazione delle necessità di spostamento, e che definisca le possibilità di abbinamento al fine di ottimizzare l'impiego delle capacità.

1.7. Con un impiego ottimale delle risorse disponibili, tramite l'aumento del numero di veicoli senza emissioni, verrà migliorata la sostenibilità.

1.8. Il CESE ritiene che la proposta rappresenti un passo avanti significativo verso uno spazio comune europeo di dati sulla mobilità, il che comporta un valore aggiunto grazie a una maggiore efficienza, nonché la creazione dei presupposti per condizioni di lavoro migliori nel settore dei trasporti, ad esempio facilitando il rispetto della legislazione sull'orario di lavoro e i periodi di riposo, nonché la ricerca di aree di sosta e il loro accesso.

1.9. Il CESE richiama l'attenzione sull'importanza di rafforzare la fiducia ai fini non solo del corretto funzionamento, ma anche dell'accettazione da parte dei cittadini, di un sistema basato sulla condivisione delle risorse e delle informazioni. Questo significa, tra l'altro, che la protezione della vita privata e dei dati nonché la protezione dei segreti aziendali devono essere di livello soddisfacente. Il CESE attende pertanto con interesse di conoscere il quadro di governance annunciato dalla Commissione nella sua comunicazione su una strategia europea per i dati.

1.10. Per quanto riguarda i dati di bordo dei veicoli, il CESE sottolinea inoltre la necessità di garantire sia la protezione dei consumatori che una concorrenza leale, come indicato più dettagliatamente al punto 3.18.

1.11. Il CESE chiede che sia urgentemente adottata una regolamentazione settoriale specifica per quanto riguarda l'accesso ai dati, alle funzioni e alle risorse di bordo dei veicoli. Finora la Commissione non ha presentato alcuna proposta in materia, e tale ritardo è particolarmente pregiudizievole per i consumatori.

1.12. Il CESE evidenzia inoltre la necessità di migliorare l'inclusione delle persone a mobilità ridotta e chiede che i requisiti di accessibilità di cui alla direttiva (UE) 2019/882 siano inclusi nei requisiti dei sistemi di trasporto intelligenti, possibilmente per mezzo di un atto delegato.

1.13. Infine, il CESE rinnova la sua offerta, avanzata nel suddetto parere sui sistemi di trasporto intelligenti cooperativi, di assistere la Commissione nelle sue attività di attuazione fungendo da tramite con la società civile.

2. Contesto di riferimento

2.1. La proposta della Commissione rientra nel quadro dell'attuazione della sua strategia del 2020 per una mobilità sostenibile e intelligente (nel prosieguo, «la strategia») e della trasformazione del sistema europeo dei trasporti. La proposta definisce i settori in cui la digitalizzazione svolge un ruolo fondamentale nel rendere il sistema dei trasporti fluido e più efficiente.

2.2. I sistemi di trasporto intelligenti (ITS) svolgono un ruolo fondamentale nella creazione di un sistema di mobilità multimodale connesso e automatizzato che migliorerà l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità dei trasporti.

2.3. In linea con la sua comunicazione su una strategia europea per i dati [COM(2020) 66 final], la Commissione ha presentato la proposta in esame per contribuire al raggiungimento degli obiettivi del Green Deal e rendere l'Europa pronta per l'era digitale.

2.4. La direttiva ITS (2010/40/UE) deve essere aggiornata per far fronte alle sfide dello sviluppo tecnico nei sistemi di trasporto intelligenti, in particolare per migliorare la cooperazione tra le parti interessate e la disponibilità dei servizi ITS.

2.5. La proposta sull'aggiornamento della direttiva ITS fa parte di un pacchetto legislativo incentrato sugli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂, di digitalizzazione e di miglioramento della resilienza delle infrastrutture di trasporto. Ad esempio, sia la proposta di revisione del regolamento TEN-T⁽¹⁾ che la comunicazione sul nuovo quadro per la mobilità urbana⁽²⁾ contengono disposizioni relative alla diffusione di servizi ITS, come la fornitura di informazioni in materia di sicurezza e lo sviluppo della mobilità urbana.

2.6. La direttiva ITS costituirà un tassello importante nell'attuazione dello spazio comune europeo di dati sulla mobilità, che è uno degli spazi di dati previsti per i settori strategici che rientrano nella strategia europea per i dati.

2.7. La proposta modifica la direttiva ITS inserendo nell'ambito di applicazione della direttiva anche la disponibilità dei dati e la diffusione dei servizi ITS. I settori prioritari di intervento sono stati rimodulati al fine di corrispondere in misura maggiore ai vari tipi di servizi ITS.

— In ciascuno Stato membro è in fase di istituzione un punto di accesso nazionale per lo scambio di dati. Lo scambio e la fornitura di dati stanno diventando obbligatori in vari settori e i dati saranno trasmessi in larga misura anche alle parti interessate.

— Gli Stati membri devono inoltre collaborare, ove necessario, con i pertinenti soggetti interessati in merito agli aspetti operativi dell'attuazione.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 1315/2013.

⁽²⁾ COM(2021) 1811 final.

- Una nuova sezione dell'allegato I riguardante i settori prioritari contiene disposizioni sulla funzione dei dati nella localizzazione e nel tracciamento delle merci, nonché una nuova sezione sui servizi per la mobilità cooperativa, connessa e automatizzata.
- Vi sono anche disposizioni in materia di protezione e integrità dei dati.
- Un punto importante è che alla Commissione viene conferito il potere di adottare atti delegati per aggiornare talune prescrizioni in materia di informazione.
- Gli Stati membri devono riferire periodicamente alla Commissione sull'attuazione della direttiva.

3. Osservazioni generali

3.1. Il CESE accoglie con favore la proposta della Commissione, che è pienamente in linea con gli sviluppi raccomandati dal Comitato stesso nel parere sui sistemi di trasporto intelligenti cooperativi ⁽³⁾. Secondo il CESE, l'aggiornamento del sistema ITS proposto dalla Commissione nella comunicazione in esame apporta un valore aggiunto considerevole sul piano del miglioramento sia della protezione che della sicurezza, oltre che dell'efficienza, non solo in relazione a flussi di traffico migliori e più sicuri, ma anche a sostegno di una logistica efficiente.

3.2. Il CESE accoglie quindi favorevolmente anche l'ampliamento della portata delle informazioni da fornire e l'obbligo imposto agli Stati membri di cooperare. Apprezza in particolare l'ampliamento dell'ambito di applicazione delle disposizioni sullo scambio di informazioni relative al trasporto merci e l'estensione delle informazioni trattate al fine di comprendere la mobilità cooperativa, connessa e automatizzata.

3.3. Il Comitato parte dal presupposto che il sistema d'informazione proposto includa anche la comunicazione tra veicoli, come già richiesto nel suo parere sulla strategia europea per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi. Il CESE ricorda che la comunicazione tra veicoli apporta un contributo importante nel prevenire gli incidenti stradali.

3.4. Il CESE parte dal presupposto che il sistema aggiornato di scambio delle informazioni proposto nel documento in esame apporterà un valore aggiunto in termini di maggiore efficienza nel trasporto sia di passeggeri che di merci e che, ad esempio, per le parti interessate sarà ora facile seguire lo stato di avanzamento di una spedizione, dal momento che le informazioni pertinenti saranno ora trasmesse anche ai pertinenti soggetti interessati.

3.5. Il Comitato rileva che le informazioni da scambiare in questa fase sono ampiamente standardizzate, e ribadisce pertanto la sua posizione secondo cui è importante lasciare un margine di manovra ragionevole per le soluzioni specifiche a livello locale o di azienda, qualora ciò sia debitamente giustificato e proporzionato, tenendo anche conto dei possibili impatti sul mercato interno. Il CESE presume che questo non costituisca un problema, a condizione che le informazioni trasmesse nel sistema proposto siano conformi alle norme stabilite.

3.6. Il CESE osserva che la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS), che deve avvenire in un contesto sociale da intendere in senso lato, non porta automaticamente a un sistema di trasporto rispettoso del clima. Di per sé, la digitalizzazione dei modi di trasporto (ad esempio, la mobilità automatizzata in automobile) può persino essere controproducente sul piano della politica ambientale. I sistemi di trasporto intelligenti dovrebbero essere sviluppati, promossi e utilizzati in modo da apportare un valore aggiunto rispettoso del clima.

3.7. Per una mobilità sostenibile è essenziale un sistema di trasporti pubblici efficiente, nel quadro di servizi di interesse (economico) generale, che sia integrato da spostamenti in bicicletta e a piedi. Il CESE raccomanda la promozione di sistemi di trasporto intelligenti al fine di rafforzare e integrare i trasporti pubblici.

3.8. Il CESE mette in evidenza che una concezione puramente tecnologica dello sviluppo dei sistemi di trasporto intelligenti potrebbe avere per risultato un mancato contributo al conseguimento degli obiettivi e dei risultati auspicati (a titolo di esempio, si ricorda il contributo dei sistemi per l'utilizzo in comune dell'automobile — il cosiddetto *car sharing* — negli agglomerati urbani che già dispongono di sistemi di trasporto pubblico ben sviluppati). Anche la guida automatizzata delle automobili potrebbe non essere una soluzione avveduta per le città, soprattutto nei casi di congestione del traffico e di scarsità di parcheggi pubblici. Il CESE è pertanto dell'avviso che le principali innovazioni in materia di mobilità — quali l'elettrificazione, l'automazione e l'utilizzo in comune dei veicoli — apportino il massimo valore aggiunto se sono concepite e progettate tenendo nel debito conto le esigenze della società, ad esempio in rapporto agli aspetti legati all'accessibilità, all'efficienza e al servizio pubblico.

3.9. Dalle consultazioni dei soggetti interessati sono emerse numerose preoccupazioni in merito alla diffusione in una prospettiva territoriale. Il CESE si rammarica che la proposta non menzioni lo sviluppo di sistemi di trasporto intelligenti tesi a soddisfare le esigenze delle zone rurali come questione distinta rispetto al loro sviluppo nelle aree urbane. Il CESE

⁽³⁾ GU C 288 del 31.8.2017, pag. 85 e COM(2016) 766.

raccomanda alla Commissione di prestare un'attenzione particolare all'estensione dei sistemi ITS alle zone rurali, in quanto la vita in tali zone dipende in larga misura dalla disponibilità di infrastrutture e servizi pubblici di qualità. In un'altra comunicazione, dal titolo «Una visione a lungo termine per le zone rurali dell'UE»⁽⁴⁾, la Commissione afferma inoltre che in queste zone i servizi essenziali e le relative infrastrutture sono fondamentali per assicurare l'inclusione sociale ed economica. La capacità delle zone di rurali di beneficiare delle soluzioni fornite dai sistemi di trasporto intelligenti dovrebbe quindi diventare una preoccupazione a livello dell'UE.

3.10. Ciò può rivestire particolare interesse sul piano dell'uso efficiente delle capacità di trasporto nelle zone rurali. I danni causati dai trasporti sono osservabili non solo nelle emissioni, ma anche nell'utilizzo delle risorse di trasporto. Il Comitato raccomanda alla Commissione di prendere in considerazione, ove opportuno, l'adozione di atti delegati per affrontare la questione della condivisione delle risorse che i sistemi di trasporto intelligenti presuppongono. Si dovrebbe quindi tenere conto dell'aggregazione intelligente, mediante strumenti digitali, delle necessità di spostamento e della condivisione della capacità inutilizzata (il cosiddetto *ride pooling/car pooling*), un'aggregazione che sarebbe particolarmente necessaria nelle zone rurali, dove la capacità di trasporto disponibile è sempre più limitata e dove sta diventando sempre più difficile sviluppare nuova capacità a causa delle distanze. Tali sistemi intelligenti dovrebbero permettere di condividere le informazioni sull'uso dei veicoli e di far affluire passeggeri o merci supplementari nel sistema esistente.

3.11. Il CESE accoglie con favore il fatto che la proposta non contribuirà soltanto al diffondersi dei veicoli a emissioni zero, ma anche a rendere i trasporti più sostenibili attraverso servizi di mobilità condivisa, con il risultato di un azzeramento delle emissioni nette entro il 2050. Rendendo il traffico più fluido e riducendo gli ingorghi stradali, l'UE si adopera per raggiungere i propri obiettivi ambientali in vari modi.

3.12. Il CESE apprezza che il rafforzamento del sistema ITS ora proposto dalla Commissione possa essere considerato un primo passo verso uno spazio comune europeo di dati sulla mobilità, che apporterebbe un valore aggiunto considerevole in termini di miglioramento dell'efficienza.

3.13. È evidente che la creazione di tale spazio faciliterebbe la prestazione di una mobilità come servizio (*Mobility as a Service — MaaS*) sia per i passeggeri che per le merci, e potrebbe migliorare le condizioni di lavoro nel settore dei trasporti.

3.14. Il CESE accoglie con favore i sistemi di trasporto intelligenti per quel che concerne le aree di sosta sicure per i conducenti professionisti nella rete autostradale transeuropea. Le applicazioni telematiche per le aree di sosta sicure possono facilitare il rispetto dell'orario di lavoro e dei periodi di riposo stabiliti per legge. Il CESE sottolinea tuttavia che il problema di fondo — sia per le imprese che per i conducenti professionisti — risiede nell'inadeguatezza delle infrastrutture esistenti nelle aree di sosta lungo le autostrade, una situazione che spinge i conducenti a rimanere la notte nelle aree di parcheggio più di quanto consentito. Lo sviluppo delle infrastrutture deve andare di pari passo con i servizi basati sui sistemi di trasporto intelligenti (ad esempio, parcheggi riservati).

3.15. In tale contesto, il CESE desidera nuovamente sottolineare che è importante rafforzare la fiducia e che nessun obbligo di fornire informazioni dovrebbe ledere la riservatezza di dati aziendali o la protezione dei dati personali e della vita privata.

3.16. Per quanto riguarda il diritto della Commissione di adottare atti delegati per aggiornare specifici obblighi di informazione, il CESE rileva la necessità di assicurare condizioni di parità e la fiducia reciproca tra tutti i soggetti coinvolti nella «condivisione dei dati». Il CESE appoggia l'ampliamento dell'ambito di applicazione della direttiva ITS e ne riconosce il valore aggiunto. Il CESE prende inoltre atto sia dell'esistenza di problemi, sul piano della fiducia, per quanto concerne la condivisione dei dati, che della necessità di istituire un quadro di governance degli spazi europei di dati, in particolare in settori strategici come quello della mobilità, come indicato nella comunicazione della Commissione su una strategia europea per i dati⁽⁵⁾.

3.17. Anche in questo caso il CESE desidera sottolineare quanto sia importante che le informazioni contenute nel sistema siano utilizzate soltanto per finalità collegate agli ITS e non per altri scopi. Il CESE ribadisce l'importanza di un'effettiva protezione della vita privata e dei dati personali nel quadro della diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti. Il regolamento generale sulla protezione dei dati non fornisce tuttavia una protezione sufficiente nel caso in cui, per rendere anonimi i dati, si utilizzano tecnologie (ad esempio, modelli di mobilità tratti dai dati dei veicoli, dal riconoscimento facciale ecc.) che consentono di trarre conclusioni sulle persone o, addirittura, di discriminarle per mezzo di algoritmi. In rapporto all'uso dei dati personali sul luogo di lavoro, i lavoratori, i loro rappresentanti e i sindacati devono avere voce in capitolo e anche la possibilità di opporsi. Il CESE sottolinea che l'articolo 10 della proposta (sulle norme in materia di protezione dei dati e tutela della vita privata) deve evitare questo rischio potenziale. Questo aspetto è particolarmente importante per rafforzare la fiducia nel sistema e l'accettazione da parte della società in generale.

(4) «Una visione a lungo termine per le zone rurali dell'UE: verso zone rurali più forti, connesse, resilienti e prospere entro il 2040» [COM(2021) 345 final].

(5) COM(2020) 66 final.

3.18. Il CESE osserva che i consumatori devono mantenere il controllo sui dati che vengono condivisi, e cioè sui dati personali forniti al momento di prenotare servizi o biglietti, nonché sui dati che i loro autoveicoli trasmettono ai fornitori di servizi o alle infrastrutture. In ogni caso, i consumatori devono rappresentare il fulcro della questione e vedersi assicurare la protezione dei loro dati, nel pieno rispetto del regolamento generale sulla protezione dei dati.

3.19. L'accesso ai dati di bordo dei veicoli dev'essere infine regolamentato per favorire la protezione dei dati e dei consumatori, oltre che la concorrenza leale. Lasciare i dati di bordo a disposizione dei costruttori di autoveicoli significa generare monopoli e posizioni dominanti sul mercato, e anche esporsi al rischio di abusi. La Commissione è stata da tempo invitata a presentare una proposta normativa e, al riguardo, ha fornito riscontri positivi, ad esempio nella suddetta strategia europea per i dati, ma finora non ha intrapreso alcuna iniziativa concreta volta a presentare una proposta siffatta. Tale ritardo è particolarmente pregiudizievole per gli interessi dei consumatori, oltre che per le loro possibilità di controllare i dati e di compiere scelte alternative con cognizione di causa.

3.20. La digitalizzazione può ridurre la mancanza di inclusione che colpisce le persone a mobilità ridotta nella loro vita quotidiana. In quest'ottica, i requisiti di accessibilità esplicitamente stabiliti ai sensi della direttiva (UE) 2019/882 dovrebbero essere sanciti di proposito nella direttiva in esame per tutti i settori ITS. È insufficiente menzionare questo argomento soltanto in un considerando che tratta della possibilità di sviluppare caratteristiche di accessibilità, a favore delle persone a mobilità ridotta, nei servizi digitali multimodali.

3.21. Il Comitato accoglie favorevolmente la disponibilità di dati su strade e autostrade (divieti di circolazione, limiti di velocità, dati in tempo reale su interruzioni del traffico veicolare, lavori stradali ecc.) e lo scambio di tali dati, così come previsto all'allegato III. In tale contesto, il CESE desidera incoraggiare lo sviluppo di sistemi intelligenti di gestione del traffico che consentano di uniformare, in termini di tempo, i flussi di traffico del trasporto veicolare sulle autostrade, garantendo in tal modo la sicurezza e la fluidità del traffico.

3.22. A questo proposito, il CESE osserva che la Commissione, nel suo lavoro di aggiornamento dell'elenco delle informazioni obbligatorie, intende chiedere il contributo del gruppo consultivo europeo sugli ITS. In tale contesto, il CESE rinnova la propria offerta, avanzata nel parere citato sopra sui sistemi di trasporto intelligenti cooperativi, di assistere la Commissione fungendo da tramite con la società civile.

Bruxelles, 23 marzo 2022.

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Christa SCHWENG
