

# COMMISSIONE

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 5 agosto 2008

### sull'uso armonizzato dello spettro radio nella banda di frequenze 5 875-5 905 MHz per le applicazioni legate alla sicurezza dei sistemi di trasporto intelligenti (STI)

[notificata con il numero C(2008) 4145]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2008/671/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la decisione n. 676/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 marzo 2002, relativa ad un quadro normativo per la politica in materia di spettro radio nella Comunità europea (decisione sullo spettro radio) <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

(1) Il Consiglio <sup>(2)</sup> e il Parlamento europeo <sup>(3)</sup> hanno sottolineato l'importanza di rafforzare la sicurezza stradale in Europa. I sistemi di trasporto intelligenti (STI), che introducono le tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni (TIC) nell'infrastruttura di trasporto e nei veicoli per evitare le situazioni potenzialmente pericolose e ridurre il numero di incidenti, sono fondamentali in un approccio integrato alla sicurezza stradale <sup>(4)</sup>.

(2) L'utilizzo efficace e coerente dello spettro radio è essenziale per lo sviluppo di nuove apparecchiature senza fili nella Comunità <sup>(5)</sup>.

(3) I sistemi di trasporto intelligenti comprendono i sistemi cooperativi basati sulle comunicazioni da veicolo a veicolo, da veicolo ad infrastruttura e da infrastruttura a veicolo per la trasmissione di informazioni in tempo reale. Questi sistemi offrono la possibilità di migliorare considerevolmente l'efficacia del sistema di trasporto, la sicurezza di tutti gli utenti della strada e la qualità degli spostamenti. Per conseguire tali obiettivi, le comunicazioni tra i veicoli e l'infrastruttura stradale devono essere affidabili e rapide.

(4) Vista la mobilità dei veicoli, la necessità di garantire la realizzazione del mercato interno e il rafforzamento della sicurezza stradale in tutta l'Europa, occorre rendere disponibile in modo armonizzato in tutta l'Unione europea lo spettro radio utilizzato dai sistemi di trasporto intelligenti.

(5) A norma dell'articolo 4, paragrafo 2, della decisione n. 676/2002/CE, in data 5 luglio 2006 la Commissione ha affidato alla Conferenza europea delle amministrazioni delle poste e delle telecomunicazioni (CEPT) il compito di verificare le esigenze in materie di frequenze per le applicazioni legate alla sicurezza nell'ambito dei sistemi di trasporto intelligenti e dei sistemi cooperativi e di realizzare studi sulla compatibilità tecnica tra le applicazioni STI legate alla sicurezza e i servizi radio potenzialmente interessati nelle gamme di frequenze prese in considerazione. È stato inoltre chiesto al CEPT di elaborare piani per la canalizzazione ottimale delle bande di frequenze scelte per i sistemi di trasporto intelligenti.

(6) I risultati pertinenti dei lavori svolti dal CEPT costituiscono la base tecnica della presente decisione.

(7) Nella sua relazione del 21 dicembre 2007 (relazione 20 della CEPT), la CEPT ha concluso che la banda di frequenze 5 GHz, in particolare le frequenze comprese tra 5 875 e 5 905 MHz, era adatta alle applicazioni STI legate alla sicurezza, che migliorano la sicurezza stradale fornendo al conducente ed al veicolo maggiori informazioni sull'ambiente, gli altri veicoli e gli altri utenti della strada. Inoltre, i sistemi di trasporto intelligenti sono compatibili con tutti i servizi studiati in tale banda di frequenza e con tutti gli altri servizi esistenti studiati al di sotto di 5 850 MHz e al di sopra di 5 925 MHz, a condizione che rispettino alcuni limiti di emissione fissati nella relazione della CEPT. La scelta di questa banda di frequenze sarebbe inoltre compatibile con l'utilizzo dello spettro radio in altre regioni del mondo e contribuirebbe pertanto all'armonizzazione a livello mondiale. I sistemi di trasporto intelligenti non potrebbero altresì chiedere di essere protetti dalle stazioni terrestri del servizio fisso via satellite, mentre occorrerebbe limitare le emissioni indesiderate degli apparecchi STI per proteggere tale servizio.

<sup>(1)</sup> GU L 108 del 24.4.2002, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Conclusioni del Consiglio 15101/03 del 5 dicembre 2003 e conclusioni di Verona 2 del 26 ottobre 2004.

<sup>(3)</sup> GU C 244 E del 18.10.2007, pag. 220.

<sup>(4)</sup> COM(2006) 314.

<sup>(5)</sup> Conclusioni del Consiglio 15530/04 e 15533/04 del 3.12.2004.

(8) L'Istituto europeo delle norme di telecomunicazione (ETSI) sta completando la norma armonizzata EN 302 571 conformemente agli studi di compatibilità della CEPT per conferire una presunzione di conformità all'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 1999/5/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 1999, riguardante le apparecchiature radio e le apparecchiature terminali di telecomunicazione e il reciproco riconoscimento della loro conformità <sup>(1)</sup>, e così fare in modo che le apparecchiature STI conformi non provochino interferenze dannose. È necessario che i trasmettitori STI ottimizzino l'utilizzo dello spettro radio e mantengano la potenza di trasmissione al livello minimo in modo da utilizzare le radiofrequenze attribuite ai sistemi di trasporto intelligenti in modo efficiente ed evitare le interferenze dannose.

(9) Per quanto esposto in precedenza, la norma prevede di attuare la regolazione della potenza del trasmettitore (TPC, *transmitter power control*) con una gamma di almeno 30 dB, in relazione alla potenza totale massima di trasmissione di 33 dBm di e.i.r.p. media. Qualora un fabbricante scelga di non utilizzare le tecniche definite in questa norma, occorre che ogni altro metodo adottato permetta di garantire un livello di attenuazione delle interferenze almeno equivalente a quello garantito dalla norma.

(10) L'armonizzazione a norma della presente decisione non esclude la possibilità per uno Stato membro di applicare, qualora opportuno, periodi di transizione o accordi di ripartizione dello spettro radio.

(11) Si prevede che gli Stati membri metteranno lo spettro radio a disposizione delle comunicazioni STI da veicolo a veicolo nel corso del periodo di sei mesi durante il quale sono tenuti a designare la banda di frequenze 5 875-5 905 MHz conformemente alla presente decisione. Per le comunicazioni STI da infrastruttura a veicolo e da veicolo ad infrastruttura, tuttavia, è possibile che alcuni Stati membri incontrino difficoltà a completare, entro tale termine, un quadro d'autorizzazione adeguato o un meccanismo di coordinamento dell'installazione dell'infrastruttura stradale dei vari operatori STI. Qualsiasi ritardo nella messa a disposizione dello spettro radio oltre tale termine rischia di pregiudicare l'adozione generalizzata delle applicazioni STI legate alla sicurezza nell'Unione europea, ed occorre pertanto che sia limitato e debitamente giustificato.

(12) In futuro potrebbe essere necessario riesaminare l'ambito di applicazione della presente decisione tenendo conto

dell'evoluzione del mercato e del progresso tecnico, in particolare sulla base delle informazioni fornite dagli Stati membri in materia.

(13) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato per lo spettro radio,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### Articolo 1

La presente decisione mira ad armonizzare le condizioni tecniche riguardanti la disponibilità e l'uso efficiente della banda di frequenza 5 875-5 905 MHz per le applicazioni legate alla sicurezza dei sistemi di trasporto intelligenti.

#### Articolo 2

Ai fini della presente decisione si intende per:

- 1) «sistemi di trasporto intelligenti», una serie di sistemi e servizi basati sulle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni, sia elettroniche sia quelle che svolgono funzioni di elaborazione, controllo, posizionamento, comunicazione, di cui è dotato un sistema di trasporto stradale;
- 2) «potenza isotropa irradiata equivalente (e.i.r.p.) media», il valore medio dell'e.i.r.p. durante il picco di trasmissione che corrisponde alla potenza massima, qualora sia previsto il controllo della potenza.

#### Articolo 3

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente decisione, gli Stati membri designano la banda di frequenze 5 875-5 905 MHz per i sistemi di trasporto intelligenti e, non appena sia ragionevolmente possibile successivamente a tale designazione, rendono disponibile la banda di frequenze in questione su base non esclusiva.

Tale designazione è conforme ai parametri definiti in allegato.

2. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri possono richiedere periodi di transizione e/o meccanismi di ripartizione dello spettro radio, a norma dell'articolo 4, paragrafo 5, della decisione sullo spettro radio.

#### Articolo 4

Gli Stati membri controllano l'utilizzo della banda 5 875-5 905 MHz e comunicano le risultanze alla Commissione per consentire, se necessario, un riesame della presente decisione.

<sup>(1)</sup> GU L 91 del 7.4.1999, pag. 10. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

*Articolo 5*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 5 agosto 2008.

*Per la Commissione*  
Viviane REDING  
*Membro della Commissione*

---

*ALLEGATO*

**Parametri tecnici per le applicazioni legate alla sicurezza dei sistemi di trasporto intelligenti nella banda di frequenze 5 875-5 905 MHz**

Parametro	Valore
Massima densità spettrale di potenza (e.i.r.p. media)	23 dBm/MHz
Potenza totale massima di trasmissione (e.i.r.p. media)	33 dBm
Norme per l'accesso al canale e la sua occupazione	Si devono utilizzare le tecniche di attenuazione delle interferenze che garantiscono prestazioni almeno equivalenti alle tecniche descritte nelle norme armonizzate adottate nel quadro della direttiva 1999/5/CE. Ciò implica l'utilizzo di una gamma di controllo della potenza di trasmissione di almeno 30 dB.