

**Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto**

**COM(2008) 887 def. - 2008/0263 (COD)**

(2009/C 277/17)

Relatore: **ZBOŘIL**

Il Consiglio, in data 29 gennaio 2009, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 295 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla:

*Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto*

COM(2008) 887 def. - 2008/0163 (COD).

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 15 aprile 2009 sulla base del progetto predisposto dal relatore ZBOŘIL.

Alla sua 453a sessione plenaria, dei giorni 13 e 14 maggio 2009 (seduta del 13 maggio), il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il seguente parere con 183 voti favorevoli, 3 voti contrari e 6 astensioni.

## 1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1. Il CESE approva l'iniziativa della Commissione e giudica indispensabile garantire l'esistenza di un sistema affidabile, funzionale, efficiente e sicuro nel settore del trasporto stradale (compresi i servizi offerti in questo settore).

1.2. Il Comitato, ai fini della realizzazione del piano d'azione relativo ai sistemi di trasporto intelligenti (ITS), approva l'adozione della proposta di direttiva, la quale definisce il quadro giuridico necessario al coordinamento del sistema di trasporto intelligente, preservando nel contempo la flessibilità indispensabile al rispetto dei principi di proporzionalità e sussidiarietà.

1.3. Per garantire la praticabilità della rete di infrastrutture stradali e la possibilità di circolarvi agevolmente, è essenziale disporre in permanenza, senza interruzioni, di informazioni e dati stradali aggiornati, relativi a eventi o fenomeni che limitano, completamente o in parte, in un determinato punto o settore, la possibilità di circolare sulla rete infrastrutturale. I sistemi di trasporto intelligenti devono fornire in tempo reale informazioni precise, affidabili e uniformi, cosicché gli utenti abbiano la libertà di scegliere.

1.4. Il CESE ritiene che sarebbe opportuno realizzare una struttura standardizzata comune, che descriva i fenomeni e gli eventi che hanno ripercussioni sulla percorribilità o praticabilità della rete di infrastrutture stradali, oppure sulla sicurezza e fluidità della circolazione stradale (come il sistema Alert-C). Occorre inoltre definire un formato comune XML per lo scambio di dati sulla situazione del traffico e di informazioni sulla circolazione. Occorre altresì definire due tipi di regole: da un lato le regole che disciplineranno la creazione di una rete georeferenziata unica, che rappresenterà le infrastrutture stradali al fine di rendere possibile una localizzazione digitale univoca di fenomeni ed eventi, e, dall'altro, le regole sulle informazioni in merito alla rete stradale, ai suoi componenti e agli elementi collegati.

1.5. I dati necessari, la loro analisi e diffusione agli utenti finali interessati dovrebbero circolare all'interno del sistema senza

umentare eccessivamente il carico di lavoro dei conducenti e permettendo invece di migliorare il comfort di questi ultimi e, quindi, di rafforzare la sicurezza stradale.

1.6. Il CESE raccomanda di realizzare rapidamente la struttura dei sistemi di trasporto intelligenti a livello nazionale e di integrare in tali sistemi funzioni chiaramente definite. Raccomanda inoltre di definire norme minime per attrezzare gli assi delle reti transeuropee di trasporto (RTE-T) con sistemi telematici in grado di svolgere le funzioni concrete necessarie.

1.7. Il Comitato fa rilevare che per la realizzazione di tale infrastruttura è necessario disporre di un finanziamento adeguato da parte sia della Comunità, sia degli Stati membri e del settore privato. I costi d'esercizio andrebbero coperti attraverso risorse provenienti da tasse, entrate fiscali o pedaggi già esistenti. Sarebbe inoltre opportuno definire con maggiore chiarezza le esigenze legate ai servizi centrali nazionali incaricati della raccolta, analisi, comunicazione, pubblicazione, diffusione e scambio transfrontaliero di dati e informazioni riguardanti il traffico.

1.8. Gli ITS sono fondati sull'utilizzo crescente di un volume massiccio di dati. Per la loro attuazione occorre quindi elaborare una visione a lungo termine che tenga conto non soltanto dell'applicazione attuale ma anche dei possibili sviluppi futuri dei sistemi, così come del ruolo e della responsabilità dei diversi soggetti interessati. I futuri sistemi di trasporto intelligenti dovranno rispettare rigorosamente la protezione dei dati personali. La direttiva e il piano di azione devono garantire la protezione contro qualsiasi abuso grazie a strumenti tecnici, tecnologici, organizzativi e giuridici conformi alla legislazione dell'UE e degli Stati membri <sup>(1)</sup>.

(1) Parere 4/2004 del gruppo di lavoro per la tutela dei dati personali (articolo 29) relativo al trattamento dei dati personali mediante video sorveglianza, WP 89, 11 febbraio 2004. Dichiarazione del Gruppo di lavoro ex Articolo 29 sull'esecuzione, WP 101, 25 novembre 2004; [http://ec.europa.eu/justice\\_home/fsj/privacy/workinggroup/wpdocs/2004\\_en.htm](http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/workinggroup/wpdocs/2004_en.htm).

1.9. Il CESE raccomanda di completare il piano di azione con strumenti adeguati per la promozione delle tecnologie moderne dell'informazione nei trasporti, ad esempio sotto forma di concorsi intesi a premiare i veicoli intelligenti.

## 2. Introduzione, documenti della Commissione

2.1. Dalla revisione intermedia del Libro bianco della Commissione sulla politica europea dei trasporti si evince che l'innovazione svolgerà un ruolo fondamentale nel rafforzare la sostenibilità del trasporto stradale (sicurezza, rapporto costi-benefici, maggiore rispetto dell'ambiente e continuità), grazie, in particolare, alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) e più precisamente agli ITS.

2.2. Dinanzi alla crescente congestione del sistema di trasporto europeo (entro il 2020, il trasporto su strada delle merci dovrebbe aumentare del 55 % e quello dei passeggeri del 36 %) e tenuto conto del consumo di energia e delle ricadute negative sull'ambiente che ne derivano (le emissioni di CO<sub>2</sub> provocate dal trasporto aumenteranno di un ulteriore 15 % entro il 2020), sarebbe opportuno elaborare una strategia innovativa per soddisfare le esigenze e i bisogni crescenti del trasporto e della mobilità. Considerata la portata della sfida, non basteranno misure tradizionali come l'ampliamento delle reti di trasporto esistenti: si dovranno invece trovare nuove soluzioni.

2.3. Ciononostante, l'adozione dei sistemi di trasporto intelligenti è più lenta del previsto e rimane generalmente frammentaria. Ne deriva una molteplicità di soluzioni nazionali, regionali e locali, prive di una chiara armonizzazione. Di conseguenza gli ITS non vengono utilizzati in modo efficace, e quindi non contribuiscono in modo utile né a realizzare gli obiettivi auspicati (in materia di politica dei trasporti), né a porre rimedio alle crescenti difficoltà del trasporto stradale.

2.4. Tra gli obiettivi specifici si possono menzionare, in particolare, una maggiore interoperabilità dei sistemi, la garanzia di un accesso ininterrotto, la continuità dei servizi e la realizzazione di un meccanismo di cooperazione efficace tra tutte le parti interessate. Nel rispetto del principio di sussidiarietà, una direttiva (quadro) è ritenuta il mezzo migliore per raggiungere l'obiettivo perseguito.

2.5. Tuttavia, le modalità tecniche di attuazione, ossia le procedure e le specifiche, saranno adottate dalla Commissione, la quale sarà coadiuvata da un comitato composto di rappresentanti degli Stati membri. Fatte salve le attribuzioni di tale comitato, la Commissione istituirà un gruppo consultivo europeo sui sistemi di trasporto intelligenti, composto di rappresentanti delle parti interessate del settore (fornitori di servizi ITS, associazioni di utenti, operatori del trasporto ed esercenti di impianti, imprese produttrici, parti sociali, associazioni professionali esistenti, ecc.). Il gruppo sugli ITS avrà il compito di fornire consulenza sugli aspetti tecnici e commerciali dell'attuazione e della diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nell'Unione europea. Esso raccoglierà e compilerà i contributi di istanze esistenti (forum *eSafety*, *Ertrac*, ecc.) alle discussioni.

2.6. La proposta in esame riguarda le applicazioni e i servizi ITS legati al trasporto stradale, in particolare le loro interfacce con

altre modalità di trasporto. Nel settore del trasporto stradale è già in vigore un certo numero di disposizioni, in particolare la direttiva 2004/52/CE sui sistemi di telepedaggio stradale, il regolamento (CE) n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e la direttiva 2007/46/CE, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli. Sarà assicurata la necessaria coerenza tra i lavori dei pertinenti comitati.

2.7. La proposta sostiene molti degli obiettivi (microeconomici) della strategia di Lisbona per la crescita e l'occupazione, in particolare il conseguimento dell'obiettivo di favorire la diffusione e l'uso effettivo dei sistemi di trasporto intelligenti. Contribuirà, inoltre, ai seguenti obiettivi:

- favorire tutte le forme di innovazione: trasferimento transfrontaliero delle conoscenze relative alla diffusione degli ITS,
- estendere, migliorare e collegare le infrastrutture europee e completare i progetti transfrontalieri prioritari: vagliare l'opportunità di introdurre sistemi di tariffazione adeguati per l'uso delle infrastrutture,
- incoraggiare l'uso sostenibile delle risorse e rafforzare le sinergie tra la tutela dell'ambiente e la crescita, in particolare favorendo lo sviluppo di mezzi che permettano di internazionalizzare i costi esterni,
- aumentare e migliorare l'investimento nelle attività di ricerca e sviluppo, in particolare da parte delle imprese: migliorare le condizioni quadro per il ricorso a soluzioni innovative in materia di sistemi di trasporto intelligenti.

2.8. La comunicazione dal titolo *Rendere i trasporti più ecologici*, adottata dalla Commissione nel luglio 2008 (COM(2008) 433 def.), prevede, al capitolo 4, un piano d'azione relativo ai sistemi di trasporto intelligenti nel trasporto stradale, accompagnato da un'iniziativa legislativa diretta a definire un approccio comune per la commercializzazione e l'utilizzo delle tecnologie esistenti. Inoltre, con un uso più efficiente delle infrastrutture esistenti, si ridurrà il bisogno di nuove infrastrutture, il che consentirà di evitare la frammentazione degli habitat e l'impermeabilizzazione del suolo.

2.9. La presente proposta rientra, inoltre, nella strategia UE per lo sviluppo sostenibile perché affronta molte delle questioni fondamentali che, nel riesame del 2005, sono state annoverate tra quelle a cui va impresso uno slancio maggiore. La risoluzione di tali questioni persegue un obiettivo comune: aumentare la sostenibilità dei trasporti, per esempio attraverso il miglioramento della gestione della domanda e il dimezzamento del numero di morti sulle strade entro il 2010 (rispetto ai livelli del 2000). Altre questioni che saranno trattate indirettamente sono, ad esempio, la riduzione del consumo energetico nell'Unione europea e, quindi, l'attenuazione degli effetti del cambiamento climatico. Inoltre, la proposta sostiene l'attuazione del regolamento (CE) n. 1/2005 sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate (sistemi di navigazione).

2.10. La proposta di direttiva definisce un quadro per l'attuazione di un piano d'azione sui sistemi di trasporto intelligenti. Gli obblighi che impone agli Stati membri saranno sostenuti da specifiche comuni, che la Commissione fisserà tramite la procedura di comitato per garantire la diffusione coordinata di ITS interoperabili nell'Unione europea. La Commissione sarà assistita dal comitato europeo sugli ITS, che fungerà anche da ambito per lo scambio di informazioni con gli Stati membri. Nella proposta di piano d'azione sugli ITS vengono individuati alcuni settori prioritari per accelerare la diffusione coordinata di applicazioni e servizi ITS in tutta l'Unione europea.

2.11. Il piano d'azione si basa su una serie di iniziative in corso della Commissione, segnatamente il piano d'azione per la logistica del trasporto merci <sup>(2)</sup>, il piano d'azione sulla mobilità urbana <sup>(3)</sup>, lo sviluppo del sistema Galileo <sup>(4)</sup>, il pacchetto «trasporti più ecologici» <sup>(5)</sup>, l'iniziativa i2010 sui veicoli intelligenti <sup>(6)</sup>, l'iniziativa eSafety <sup>(7)</sup>, il settimo programma quadro per la ricerca e lo sviluppo tecnologico <sup>(8)</sup>, l'iniziativa eCall <sup>(9)</sup>, le piattaforme tecnologiche europee <sup>(10)</sup> e i loro programmi strategici di ricerca, e infine l'iniziativa CARS 21 <sup>(11)</sup>.

### 3. Osservazioni generali

3.1. Il CESE approva l'iniziativa della Commissione e giudica indispensabile garantire l'esistenza di un sistema di trasporti stradali che sia affidabile, funzionale, efficiente e sicuro (ciò vale anche per i servizi offerti in questo settore). La diffusione coordinata dei sistemi di trasporto intelligenti consentirà di garantire, nei tempi più brevi e con la massima estensione possibile, la possibilità di circolare sulla rete delle infrastrutture stradali e la praticabilità di tale rete nei singoli Stati membri e nell'insieme dell'UE.

3.2. Il Comitato approva, ai fini della realizzazione del piano d'azione relativo ai sistemi di trasporto intelligenti, l'adozione della proposta di direttiva, la quale definisce il quadro giuridico necessario al coordinamento del sistema di trasporto intelligente, preservando nel contempo la flessibilità indispensabile al rispetto dei principi di proporzionalità e sussidiarietà.

3.3. È essenziale raggiungere gli obiettivi della proposta di direttiva, in particolare la garanzia di una maggiore funzionalità, affidabilità, efficacia e sicurezza del trasporto stradale, al fine di instaurare un clima economico e sociale più stabile in ciascuno degli Stati membri, ma anche nell'insieme dell'UE. La diffusione degli ITS avrà un impatto sullo sviluppo delle regioni, in particolare in quelle in cui il volume delle merci supera le capacità di trasporto della rete stradale esistente. In occasione dell'attuazione della direttiva e del piano d'azione, le regioni dovrebbero avere un ruolo significativo nello scambio delle rispettive esperienze e nella condivisione dei risultati ottenuti.

<sup>(2)</sup> COM(2007) 607 def.

<sup>(3)</sup> La Commissione europea presenterà il documento nel corso del 2009.

<sup>(4)</sup> [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/galileo/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_fr.htm).

<sup>(5)</sup> COM(2008) 433 def.

<sup>(6)</sup> COM(2007) 541 def.

<sup>(7)</sup> <http://www.esafetysupport.org>.

<sup>(8)</sup> [http://cordis.europa.eu/fp7/home\\_it.html](http://cordis.europa.eu/fp7/home_it.html).

<sup>(9)</sup> [http://www.esafetysupport.org/en/ecall\\_toolbox](http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox).

<sup>(10)</sup> <http://cordis.europa.eu/technology-platforms>.

<sup>(11)</sup> COM(2007) 22 def.

3.4. La direttiva non contiene disposizioni dettagliate che garantiscano la distribuzione effettiva degli ITS sulla rete stradale dei diversi Stati membri mediante meccanismi di controllo concreti, neppure quando entrano in gioco il finanziamento fornito dalla Commissione e i progetti menzionati in precedenza (EasyWay, ecc.).

3.5. Per garantire la praticabilità della rete di infrastrutture stradali e la possibilità di circolarvi agevolmente, è essenziale disporre in permanenza, senza interruzioni, di informazioni e dati stradali aggiornati, relativi a eventi o fenomeni che limitano, completamente o in parte, in un determinato punto o settore, la possibilità di circolare sulla rete infrastrutturale.

3.6. I sistemi di trasporto intelligenti devono fornire, in tempo reale, informazioni affidabili, uniformi e sufficientemente precise, e devono descrivere la situazione del trasporto intermodale in modo da garantire agli utenti la libertà di scelta tra i modi di trasporto disponibili.

3.7. Gli ITS sono fondati sull'utilizzo crescente di un volume massiccio di dati. Per la loro attuazione occorre quindi elaborare una visione a lungo termine che tenga conto non soltanto dell'applicazione attuale ma anche dei possibili sviluppi futuri dei sistemi, così come del ruolo e della responsabilità dei diversi soggetti interessati. Per quanto riguarda la protezione dei privati, il trattamento delle informazioni relative alle persone identificate dovrebbe essere regolamentato da disposizioni giuridiche e soluzioni tecniche tali da garantire che la trasmissione dei dati personali venga consentita soltanto per scopi chiaramente e giuridicamente definiti conformemente alla normativa dell'UE e degli Stati membri.

3.8. L'esigenza fondamentale è quella di introdurre una sistematica anonimizzazione dei dati presso il fornitore primario. Il gruppo consultivo deve cooperare con il Garante europeo della protezione dei dati (GEPD) e consultarlo sulle varie questioni; a tale proposito si raccomanda di considerare la possibilità che tale garante sia direttamente rappresentato nel quadro del gruppo consultivo.

3.9. Il sistema di navigazione satellitare dell'UE Galileo non dovrebbe avere un ruolo esclusivo: occorre invece rendere possibile una cooperazione con tutti i sistemi di navigazione satellitare accessibili.

3.10. Per garantire la disponibilità e lo scambio di informazioni e dati stradali riguardanti la limitazione parziale o totale della circolazione sulla rete stradale e la praticabilità di quest'ultima, è opportuno unificare, su scala europea, la struttura standardizzata e il formato comune XML di scambio dei dati, che servono a comunicare i fenomeni e gli eventi che limitano la praticabilità della rete, la sua sicurezza o la fluidità del traffico.

3.11. Un'altra condizione importante è l'unificazione dei parametri di creazione della rete georeferenziata unica, rappresentativa delle infrastrutture stradali, al fine di consentire una localizzazione digitale univoca e la registrazione di fenomeni ed eventi, oltre che di informazioni sulla rete stradale, i suoi componenti e gli elementi correlati. A tale proposito si dovrebbero utilizzare le migliori pratiche messe a punto finora dagli Stati membri. In questo contesto rientrano anche i sistemi di gestione del fondo stradale, intesi ad assicurare in permanenza un buono stato tecnico dei collegamenti stradali.

3.12. I dati necessari, il loro trattamento e la loro diffusione agli utenti finali interessati dovrebbero circolare all'interno del sistema, senza aumentare eccessivamente il carico di lavoro dei conducenti e permettendo invece di migliorare il comfort di questi ultimi e, quindi, di rafforzare la sicurezza stradale anche tenendo conto dell'invecchiamento della popolazione. La direttiva dovrebbe pertanto prevedere un supporto di informazione destinato agli utenti degli ITS, in modo da rafforzare al massimo la funzionalità, l'efficacia e la sicurezza del sistema di trasporto, riducendo nel contempo la frequenza degli incidenti.

3.13. Gli ITS inglobano, inoltre, i sistemi di informazione utilizzati dalla polizia, dai pompieri, dai servizi di soccorso, dai gestori della rete stradale, dai servizi meteorologici e dai conducenti. Le informazioni e i dati ottenuti grazie a questi sistemi devono costituire parte integrante delle informazioni relative alla rete di trasporto.

3.14. Oltre a rafforzare i processi che consentono di migliorare la praticabilità della rete stradale e la circolazione, è essenziale continuare a sviluppare le vie di comunicazione, attraverso la costruzione (soprattutto in zone dove la rete stradale non è ancora presente), il ripristino e la riparazione. Ciò consentirà di dotare la rete di una capacità ricettiva sufficiente rispetto alle caratteristiche dei diversi territori e alle condizioni di vita. Gli ITS devono entrare a far parte non soltanto delle infrastrutture delle RTE-T di nuova costruzione, ma anche delle reti stradali esistenti.

#### 4. Osservazioni specifiche

4.1. La direttiva e il piano d'azione dovrebbero definire alcuni obiettivi concreti che appaiono raggiungibili, in una prima fase, da tutti gli Stati membri:

- garantire la raccolta e il trattamento, a livello nazionale, di dati e informazioni relativi alla situazione del traffico sul territorio dello Stato membro,
- assicurare in tempo reale lo scambio transfrontaliero di dati e informazioni relativi allo stato della circolazione sulla rete RTE-T,
- consentire ai conducenti di disporre gratuitamente di servizi di informazione di base a titolo di servizio pubblico.

4.2. Nel quadro di questi processi, le informazioni e i dati relativi ai punti o settori della rete stradale in cui la circolazione sia parzialmente o totalmente bloccata oppure impraticabile vengono utilizzati per:

- verificare e controllare i meccanismi che consentono di eliminare o risolvere i problemi all'origine degli ingorghi stradali o dell'impraticabilità delle strade, per porvi rimedio in via definitiva,

- informare l'insieme degli utenti della rete stradale (conducenti di veicoli ordinari, di emergenza, ecc.) in merito ai tratti saturi o impraticabili, alla durata, all'ampiezza e ai motivi del problema,
- gestire il traffico sulla rete stradale per garantirne la praticabilità e la possibilità di circolarvi, in funzione dei dati disponibili sugli elementi che perturbano la circolazione stradale (gestione del traffico in un punto preciso della rete, itinerari alternativi, ecc.),
- analizzare i motivi per cui si verificano taluni fenomeni che limitano la praticabilità della rete stradale e la possibilità di circolarvi in alcuni punti o in determinati settori. L'obiettivo è proporre e attuare disposizioni che ne limitino o impediscano la comparsa.

4.3. Le proposte non definiscono le funzioni che gli ITS dovrebbero svolgere e non indicano neppure una data entro la quale gli esperti si pronunceranno a tale proposito. Si tratta di documenti d'insieme, troppo generali, che potrebbero avere come effetto lo sviluppo di un approccio non unificato relativamente a responsabilità o settori collegati.

4.4. Il Comitato propone quindi di definire alcune funzioni dei sistemi di trasporto intelligenti così come segue:

4.4.1. Sistemi specifici: permettono di raccogliere le informazioni e di analizzarle nel quadro delle responsabilità delle autorità, delle organizzazioni e delle istituzioni coinvolte (polizia, pompieri, servizi di soccorso); talune caratteristiche di questi dati grezzi possono essere utilizzate per conoscere meglio la situazione del traffico in tempo reale.

4.4.2. Raccolta dei dati e delle informazioni grazie alle applicazioni telematiche: consente di monitorare alcune caratteristiche precise dei diversi elementi dei sistemi di trasporto intelligenti in settori precisi della rete stradale.

4.4.3. Gestione e indirizzo del traffico: a partire dalla valutazione di informazioni concrete e di dati raccolti automaticamente tramite sensori o con l'intervento dell'operatore, i sistemi di trasporto intelligenti gestiscono il traffico in un dato settore con l'ausilio di strumenti adeguati (pannelli a messaggio variabile che riportano ingiunzioni o divieti, frecce o segnalazioni luminose, ecc.).

4.4.4. Sorveglianza: grazie a sistemi di telecamere condivise, le autorità, organizzazioni e istituzioni competenti possono visualizzare e seguire il traffico stradale.

4.4.5. Diffusione di informazioni: le informazioni e i dati relativi alla limitazione parziale o totale della possibilità di circolare sulla rete stradale e alla praticabilità di quest'ultima sono pubblicati o comunicati per essere accessibili all'insieme dei clienti e degli utenti della rete stradale. La diffusione di informazioni avviene attraverso mezzi di comunicazione di base accessibili e tecnologie dell'informazione; viene effettuata da società pubbliche o private e il conducente può ricorrervi prima o durante lo spostamento.

4.4.6. Controllo e repressione: i sistemi telematici permettono di verificare che i conducenti rispettino determinati obblighi (versamento del pedaggio o altro) oltre che il codice della strada; le infrazioni più gravi possono essere sanzionate (ad esempio, superamento dei limiti di velocità, passaggio con semaforo rosso, superamento del peso totale ammesso, furto di autoveicoli) in conformità delle norme di circolazione degli Stati membri e della loro possibile armonizzazione nel quadro dell'UE <sup>(12)</sup>.

4.4.7. Controllo operativo tecnico: i sistemi telematici garantiscono, inoltre, il controllo dell'affidabilità operativa dei vari elementi del sistema. Essi consentono in particolare l'identificazione automatica dei problemi e l'avvio di procedure progressive o di salvaguardia.

4.5. Il CESE raccomanda, inoltre, di definire norme europee minime (oppure un elenco di esempi) per attrezzare le vie di comunicazione che appartengono alle reti transeuropee di trasporto (RTE-T) con sistemi telematici di base per la raccolta di dati, la sorveglianza e la gestione del traffico, come:

- un sistema di telecamere di sorveglianza,
- metodi di controllo della situazione del traffico, di individuazione degli ingorghi e di conteggio dei veicoli,
- sistemi costituiti da pannelli con messaggio variabile e dispositivi di informazione stradale,
- un sistema di informazione meteorologica stradale,
- una gestione dinamica degli assi stradali,
- un sistema di soccorso.

Bruxelles, 13 maggio 2009

*Il Presidente*  
*del Comitato economico e sociale europeo*  
Mario SEPI

4.6. A partire da questi sistemi e dalle informazioni provenienti da sistemi specifici, si può valutare in tempo reale la possibilità di circolare sulla rete stradale, la praticabilità di quest'ultima e la durata del tragitto per raggiungere le principali destinazioni.

4.7. Il CESE mette in guardia contro le difficoltà che potrebbero sorgere in caso di dotazione successiva dei veicoli con dispositivi specifici dei sistemi di trasporto intelligenti; la struttura dei sistemi deve garantire la compatibilità. Le infrastrutture e i sistemi dei veicoli devono essere progettati con l'ausilio di piattaforme aperte. Ciò non vale soltanto per i sistemi e le tecnologie, bensì anche per i servizi che consentono di offrire.

4.8. È certo che i sistemi di trasporto intelligenti beneficeranno delle numerose tecnologie (dell'informazione o di altro tipo) attualmente disponibili; l'approccio coordinato adottato dall'UE dovrebbe consentire, inoltre, di definire un certo numero di settori target, da sviluppare fino a consentirne un'applicazione concreta. È altrettanto importante poter contare su un finanziamento adeguato da parte della Comunità, degli Stati membri e del settore privato. Gli investimenti e i costi d'esercizio dovrebbero essere coperti da risorse provenienti da tasse, entrate fiscali o pedaggi già esistenti.

4.9. Inoltre, nei diversi settori chiave del piano d'azione le proposte della Commissione europea introducono un certo numero di disposizioni pratiche relative alla diffusione degli ITS. Nell'arco dei periodi indicati sarà indispensabile, naturalmente, prevedere i tempi necessari a formare gli utenti finali, vale a dire i conducenti, e a familiarizzarli con i diversi elementi del sistema. A tale fine si potrebbe, tra l'altro, promuovere la pubblicità e la sensibilizzazione del pubblico in merito a queste tecnologie moderne, anche con metodi non tradizionali (ad esempio sostenendo lo sviluppo di autoveicoli intelligenti e organizzando un concorso europeo per premiare tali invenzioni).

<sup>(12)</sup> Parere CESE in merito alla *Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale*, relatore: SIMONS, 17 settembre 2008 (TEN/348), GU C 77 del 31.3.2009, pag. 70-72.