

Parere del Comitato economico e sociale europeo sulla «Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Una strategia europea per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi, prima tappa verso una mobilità cooperativa, connessa e automatizzata»

[COM(2016) 766 final]

(2017/C 288/12)

Relatore: **Stefan BACK**

Consultazione	Commissione europea, 27.1.2017
Base giuridica	Articolo 304 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea
Sezione competente	Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione
Adozione in sezione	16.5.2017
Adozione in sessione plenaria	31.5.2017
Sessione plenaria n.	526
Esito della votazione (favorevoli/contrari/astenuti)	150/0/0

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) accoglie con favore la comunicazione della Commissione su una strategia europea per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi [COM(2016) 766] (di seguito: la strategia) e il suo ambizioso obiettivo di realizzare entro il 2019 una prima serie di servizi basati su tali sistemi (detti servizi «day 1»), che sarà seguita dallo sviluppo di una seconda serie (detti servizi «day 1,5»).

1.2 Il CESE prende atto dei numerosi vantaggi che potrebbe apportare l'attuazione della strategia, tra cui una maggiore efficienza del trasporto di merci e di passeggeri — anche per quanto riguarda la rete transeuropea dei trasporti — un'accresciuta efficienza energetica, la riduzione delle emissioni e una diminuzione del rischio di incidenti nel settore del trasporto su strada. La strategia è una tappa fondamentale verso lo sviluppo di sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (C-ITS) e, in ultima analisi, di una mobilità automatizzata. Il CESE approva questa iniziativa della Commissione e prende atto dell'elevato livello di cooperazione tra i vari settori implicati — ad es. trasporti, energia e telecomunicazioni — necessaria a realizzare sistemi di trasporto digitale che comprendano infrastrutture, veicoli e servizi innovativi.

1.3 Il CESE apprezza il valore aggiunto che verrebbe apportato per la mobilità dai servizi «day 1» e «day 1,5», in particolare per il trasporto sia di merci che di passeggeri, compresi i sistemi di distribuzione, e prende atto che sono in corso diversi progetti pilota in agglomerati europei che vanno al di là di quanto previsto dalla strategia e che sono già dedicati al collaudo di veicoli automatici per il trasporto di passeggeri. Il CESE rileva inoltre, in questo contesto, che la strategia ritiene importante evitare degli effetti di rimbalzo, come un incremento del traffico e delle emissioni, tramite l'applicazione di misure volte a integrare veicoli connessi, cooperativi e automatizzati nella mobilità sostenibile, nella pianificazione logistica e nella promozione dei trasporti pubblici.

1.4 Il CESE prende inoltre atto delle ricadute positive, soprattutto a lungo termine, sul livello di competenze informatiche, sullo sviluppo di nuove competenze e su un'accresciuta competitività delle industrie automobilistica, dei trasporti e dei dati nell'UE.

1.5 Il Comitato richiama inoltre l'attenzione sull'importanza della tutela della vita privata e della protezione dei dati, un tema su cui aveva già posto l'accento nel parere sulla direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti (*Intelligent Transport Systems — ITS*) ⁽¹⁾. Sottolinea che i dati dei sistemi di trasporto intelligenti cooperativi dovrebbero essere utilizzati solo per fini interni a tali sistemi e non vanno conservati o utilizzati per altri scopi, a meno che l'utente non dia il proprio consenso al riguardo. Il CESE ritiene di vitale importanza chiarire questo aspetto mediante disposizioni giuridicamente vincolanti al fine di infondere fiducia nel sistema e di conformarsi alla legislazione dell'UE, in particolare al disposto dell'articolo 8 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea ⁽²⁾.

1.6 Il CESE sottolinea l'importanza di norme comuni e di un'interoperabilità transfrontaliera per poter realizzare il mercato interno digitale e assicurare trasporti transfrontalieri efficienti.

1.7 Il CESE insiste sul fatto che è essenziale che l'attuazione della strategia lasci un margine di manovra per adottare soluzioni specifiche a livello locale e/o di azienda, ogniquale volta soluzioni di questo tipo apportino un valore aggiunto, anche qualora — se debitamente motivate e proporzionate — esse vadano a discapito della garanzia generale in materia di requisiti di interoperabilità e di trasparenza. Allo stesso modo, l'attuazione della normazione e l'applicazione dei requisiti in materia di trasparenza non vanno realizzate in modo tale da ostacolare l'innovazione.

1.8 Il CESE mette l'accento sull'importanza di norme di sicurezza elevate al fine di prevenire la pirateria informatica e gli attacchi informatici, e insiste inoltre su norme elevate in materia di protezione dei dati e su un'efficace valutazione della conformità. Per questi stessi motivi, sarà spesso indispensabile che le soluzioni appositamente concepite per la sicurezza rimangano coperte da riservatezza.

1.9 L'attuazione della strategia può essere un processo molto impegnativo, nel cui ambito il metodo di coordinamento che si è scelto di utilizzare richiederà alla Commissione europea di svolgere un'attività permanente di comunicazione, di monitoraggio e di *follow-up*. Per attuare con successo la strategia potrà risultare determinante costruire un rapporto di fiducia sia tra i partner del processo di attuazione che con i cittadini in generale, compresi i consumatori. A questo proposito, il CESE richiama l'attenzione sui diritti dei disabili all'integrazione, sanciti dalla Convenzione delle Nazioni Unite del 2006 sui diritti delle persone con disabilità. Il CESE rammenta che i collegamenti con la società civile di cui dispone potrebbero farne un partner utile per intavolare un dialogo su questa attuazione.

1.10 Per quanto riguarda le misure legislative citate nella strategia, il CESE sottolinea che è importante evitare di essere eccessivamente prescrittivi. Pertanto, l'interoperabilità e le norme comuni non devono diventare un obiettivo in sé, ma andrebbero attuate solo se perseguono uno scopo che apporti un valore aggiunto e se non sono di ostacolo all'innovazione né all'esigenza di risolvere problemi specifici a livello locale o di singola impresa.

1.11 La strategia è dedicata ad una prima fase dell'attuazione di sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (C-ITS) che comporta effetti relativamente limitati sull'occupazione e sulle condizioni di lavoro (servizi «day 1» e «day 1,5»). È probabile che questa prima fase sia seguita da una seconda di diffusione dei veicoli automatizzati, che avrà un impatto più rilevante sulla forza lavoro. Per questo motivo, e al fine di creare un clima di reciproca fiducia, il CESE ritiene importante avviare fin dalle prime fasi un dialogo sociale allo scopo di affrontare eventuali problematiche in materia di occupazione e di condizioni di lavoro.

1.12 Il CESE mette l'accento sull'urgenza di compiere passi avanti verso la prossima fase di attuazione della strategia C-ITS, cioè quella dello sviluppo di sistemi che prevedano anche le comunicazioni da veicolo a veicolo e la gestione del traffico. La realizzazione di progetti di collaudo e la pianificazione legislativa sembrano già in fase avanzata negli Stati membri dove è presente un'industria automobilistica, e di conseguenza, a giudizio del CESE, la tempistica è un fattore essenziale se l'UE intende avere un peso significativo nel promuovere uno sforzo a livello europeo.

1.13 Istituita nell'ottobre 2016, la piattaforma C-Roads è concepita per svolgere un ruolo importante nell'attuazione della strategia, sebbene allo stato attuale non tutti gli Stati membri vi abbiano aderito. A giudizio del Comitato, è urgente che alla piattaforma aderiscano tutti gli Stati membri.

1.14 Il CESE si compiace della volontà espressa dalla Commissione di sostenere l'attuazione della strategia con un sostegno finanziario. In questo contesto, il CESE richiama anche l'attenzione sulla necessità di offrire margini di manovra per una pianificazione adeguata delle misure di attuazione a livello di imprese, tenendo conto, tra l'altro, dei vincoli finanziari nel settore del trasporto di merci su strada.

1.15 Il CESE si rammarica che nella comunicazione non venga indicato un calendario ben preciso per i servizi «day 1,5» e per quelli delle fasi successive, ed esprime inoltre disappunto per la mancanza di una valutazione d'impatto. La rendicontazione presentata dalla piattaforma C-ITS contiene elementi che permettono di valutare alcuni aspetti della strategia, ma il CESE li giudica insufficienti.

⁽¹⁾ Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1 e GU C 277 del 17.11.2009, pag. 85.

⁽²⁾ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31, GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1 e GU C 229 del 31.7.2012, pag. 90.

2. Contesto

2.1 La comunicazione della Commissione su una strategia europea per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (*Cooperative Intelligent Transport Systems* — C-ITS) [COM(2016) 766] (di seguito: «la strategia») è strettamente collegata alle priorità politiche della Commissione stessa, in particolare all'agenda per l'occupazione, la crescita e gli investimenti, al mercato unico digitale e alla strategia per un'Unione dell'energia. La presentazione di questa comunicazione fa parte del cosiddetto «pacchetto invernale» sull'energia, che include principalmente delle proposte sull'assetto del mercato interno dell'energia elettrica, sull'efficienza energetica e sui combustibili rinnovabili.

2.2 La strategia non tratta direttamente di questioni energetiche, ma si concentra soprattutto sullo sviluppo — inclusi i relativi aspetti pratici e giuridici — di sistemi di trasporto cooperativi, tra cui in particolare le autovetture connesse/i veicoli automatici e le infrastrutture. È inoltre connessa alla realizzazione del mercato interno digitale e all'attuazione della strategia europea per una mobilità a basse emissioni.

2.3 La strategia sottolinea il forte potenziale dello sviluppo di sistemi C-ITS, in termini di mercato e di creazione di occupazione, per il rafforzamento della competitività dell'industria europea. Il valore aggiunto dell'intervento a livello dell'UE è dato da volumi più elevati in un mercato più vasto disciplinato da norme comuni. Lo sviluppo di sistemi C-ITS costituisce una prima tappa verso l'introduzione di veicoli automatizzati. I servizi C-ITS dovranno essere basati su norme comuni e andranno attuati nel 2019 e oltre. Questi servizi si fondano sulle comunicazioni da veicolo a veicolo e da veicolo a infrastruttura e non eliminano la necessità di avere un conducente alla guida.

2.4 La strategia definisce un certo numero di servizi C-ITS che possono essere realizzati fin da subito (elenco dei servizi C-ITS «day 1») e altri servizi che verrebbero diffusi in una seconda fase in quanto le relative specifiche o norme complete potrebbero non essere pronte per una diffusione nel 2019 (elenco dei servizi C-ITS «day 1,5»). L'elenco dei servizi «day 1» comprende le notifiche di punti pericolosi e le applicazioni di segnaletica, mentre l'elenco dei servizi «day 1,5» include funzioni quali le informazioni sulle stazioni di rifornimento e di ricarica, la gestione dei parcheggi e le informazioni sui parcheggi (situati sulla sede stradale e situati non direttamente sulla sede stradale), le informazioni sui parcheggi scambiatori, la navigazione connessa e cooperativa in entrata e in uscita dalla città, le informazioni sul traffico e l'instradamento intelligente.

2.5 La strategia insiste sul carattere intersettoriale dell'attuazione dei sistemi C-ITS, che interessa tutti i modi di trasporto, il settore industriale e quello delle telecomunicazioni. Il fatto che l'attuazione della strategia renderà i trasporti più agevoli non dovrà tradursi in un incremento dei trasporti e neppure delle emissioni.

2.6 Per l'attuazione della strategia è prevista una serie di azioni specifiche da realizzare negli ambiti che vengono descritti di seguito:

- gli Stati membri, gli enti locali, i costruttori di veicoli, i gestori della rete stradale e il settore dei servizi ITS si adoperano per un'attuazione su vasta scala quantomeno dei servizi «day 1» nel 2019, con un sostegno finanziario (meccanismo per collegare l'Europa — CEF, Fondo europeo per gli investimenti strategici — FEIS, fondi strutturali e d'investimento europei — fondi SIE). I servizi «day 1,5» e un ulteriore sviluppo dei sistemi C-ITS sono per il momento prematuri; la Commissione offrirà sostegno ad un ulteriore sviluppo attraverso il programma Orizzonte 2020 e i fondi SIE, laddove possibile, e l'elenco dei servizi sarà aggiornato tramite un'attività continua della piattaforma C-ITS,
- si cercherà di adottare una politica comune in materia di sicurezza e di gestione dei certificati attraverso la cooperazione tra la Commissione e tutte le pertinenti parti interessate. Questo servirà anche da base per passare ad occuparsi di un livello più elevato di servizi (da veicolo a veicolo, da veicolo a infrastruttura). La Commissione analizzerà i ruoli e le responsabilità del modello di fiducia C-ITS europeo e valuterà anche l'opportunità o meno di assumere essa stessa un ruolo di governance,
- i prestatori di servizi C-ITS dovrebbero offrire condizioni chiare e comprensibili agli utenti finali. La Commissione pubblicherà nel 2018 una prima serie di orientamenti in materia di tutela della vita privata, e le iniziative per la diffusione dei sistemi C-ITS dovrebbero informare gli utenti finali e creare un clima di fiducia tra di loro, dimostrare il valore aggiunto dell'uso dei dati personali e consultare le autorità europee responsabili della protezione dei dati per mettere a punto un modello di valutazione sulla protezione dei dati,
- la Commissione e le pertinenti parti interessate adottano misure per garantire comunicazioni ben funzionanti su una banda di frequenza specifica messa a disposizione dalla Commissione stessa,
- la piattaforma C-Roads sarà utilizzata per coordinare la diffusione di sistemi C-ITS a livello operativo, compresi collaudo e convalida. Verrà incoraggiata l'adesione alla piattaforma da parte di altri Stati membri,

- le iniziative per la diffusione dei sistemi C-ITS elaboreranno e pubblicheranno una procedura di valutazione della conformità per i servizi «day 1» e la Commissione metterà a punto un modello per tale procedura,
- conformemente alla direttiva ITS, entro il 2018 la Commissione adotterà atti delegati sulla continuità e la sicurezza dei servizi C-ITS, sull'attuazione pratica del regolamento generale sulla protezione dei dati nel settore dei sistemi C-ITS, su un approccio di comunicazione ibrido e sull'interoperabilità in materia di procedure di valutazione della conformità,
- la Commissione svilupperà una cooperazione internazionale nel settore dei sistemi C-ITS.

3. Osservazioni generali

3.1 Il CESE accoglie con favore la strategia e prende atto delle numerose ricadute positive che potrebbe avere una sua riuscita attuazione, in termini ad esempio di una maggiore efficienza del trasporto sia di merci che di passeggeri, di un'accresciuta efficienza energetica e di riduzione delle emissioni, nonché di una migliore sicurezza stradale e di sviluppo dell'economia digitale.

3.2 La strategia in esame è interconnessa con una serie di importanti strategie in via di attuazione, e cioè con la strategia per il mercato unico digitale, la strategia per un'Unione dell'energia e la strategia europea per una mobilità a basse emissioni, che sono state tutte accolte con favore dal CESE. Il CESE approva inoltre l'approccio intersettoriale della strategia e la nuova dimensione che un tale approccio conferisce alla politica dei trasporti.

3.3 In tale contesto il CESE prende atto del collegamento con la strategia per la digitalizzazione dell'industria europea per quanto riguarda l'individuazione, nei veicoli cooperativi, connessi e automatizzati, di un tema prioritario per promuovere la competitività dell'industria europea, e la valutazione del potenziale di mercato di tali veicoli in «decine di miliardi di euro all'anno, mentre i posti di lavoro creati potrebbero raggiungere le centinaia di migliaia». In questo contesto, il CESE ritiene opportuno ribadire quanto già osservato nel parere TEN/574 sul tema *Strategia per il mercato unico digitale*, ossia che prevedere l'eventuale realizzazione di risultati di questo tipo può essere un rischio inutile e può anzi, nella peggiore delle ipotesi, avere un impatto negativo sulla fiducia, in particolare in un caso come questo, in cui un'attuazione riuscita della strategia dipende in larga misura dagli interessi degli Stati membri, degli enti locali, dell'industria automobilistica e di altri soggetti pertinenti.

3.4 Allo stesso modo, il CESE richiama l'attenzione sull'importanza della strategia ai fini di una mobilità efficiente, inclusa quella urbana e compresi «il primo e l'ultimo miglio» del trasporto di merci e di passeggeri.

3.5 Il CESE ritiene altresì importante realizzare l'interoperabilità transfrontaliera dei servizi, poiché ciò contribuirà a garantire un flusso di traffico fluido nei collegamenti a livello transfrontaliero. Sia i servizi subito disponibili oggi (servizi «day 1»), sia quelli quasi pronti o pronti per avviarne la diffusione a partire dal 2019, benché non ancora interamente pronti per un loro impiego su vasta scala (servizi «day 1,5»), saranno di grande utilità per realizzare efficacemente la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), e in particolare i corridoi della rete centrale TEN-T.

3.6 Tenendo presente che la strategia è presentata come parte del «pacchetto invernale» sulla politica energetica, il CESE avrebbe auspicato che nella comunicazione non solo venissero ribadite le ben note cifre sulla quota di emissioni relative al trasporto su strada, ma figurassero anche delle indicazioni sugli effetti previsti della strategia in termini di una migliore efficienza energetica e di una riduzione delle emissioni.

3.7 La strategia è in larga misura da attuare tramite un metodo collaborativo tra la Commissione, gli Stati membri, gli enti locali e l'industria. La Commissione intende avvalersi della piattaforma C-Roads, creata nell'ottobre 2016 e alla quale attualmente aderiscono 12 Stati membri dell'UE, per coordinare la diffusione dei servizi C-ITS e la realizzazione di collaudi e convalide al fine di garantire l'interoperabilità e di mettere a punto delle prove per tali sistemi. La Commissione sosterrà lo sviluppo di queste prove attraverso la diffusione di una procedura di valutazione della conformità. Il CESE concorda che per attuare con successo la strategia è indispensabile prevedere una funzione di coordinamento, ma si rammarica del fatto che sinora non tutti gli Stati membri abbiano aderito alla piattaforma C-Roads, che sembra mancare in misura notevole della capacità necessaria per poter funzionare come forum di coordinamento efficace (attualmente aderiscono alla piattaforma otto Stati membri principali e quattro Stati membri associati). Il CESE suggerisce pertanto alla Commissione di ricorrere con urgenza a pressioni esercitate a livello politico per convincere gli Stati membri ad aderire pienamente alla piattaforma.

3.8 Il CESE apprezza il fatto che la Commissione intenda adottare misure volte ad assicurare la coerenza su una serie di questioni importanti. Nel 2017, ad esempio, essa pubblicherà degli «orientamenti» sulla politica europea di sicurezza e di gestione dei certificati dei sistemi C-ITS, e nel 2018 una distinta serie di orientamenti in materia di protezione dei dati. La Commissione riserverà inoltre ai servizi C-ITS la banda di frequenza attualmente utilizzata per servizi ETS (*European Telecommunication Standards* = norme europee di telecomunicazione⁽³⁾) sicuri. Tuttavia, il CESE rileva anche che la Commissione prenderà ugualmente in considerazione, ove lo ritenga opportuno, l'adozione nel 2018 di atti delegati, a norma della direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti -ITS (2010/40/UE), in materia di sicurezza dei sistemi di trasporto intelligenti, protezione dei dati, approccio di comunicazione e interoperabilità. In aggiunta a queste misure, potrebbe essere adottata una normativa sulla continuità dei servizi ITS e sulla valutazione della conformità. Il CESE si rammarica che la comunicazione sulla strategia non contenga nessuna indicazione sulle motivazioni in base alle quali la Commissione deciderà se legiferare su questa materia o limitarsi a formulare degli orientamenti giuridicamente non vincolanti. Per quanto riguarda l'intenzione della Commissione di adottare atti legislativi delegati a norma della direttiva 2010/40/UE sui sistemi di trasporto intelligenti -ITS, il CESE ribadisce la posizione, già espressa nel parere in merito a questa direttiva, secondo cui devono essere rispettati i limiti posti per tali atti dall'articolo 290 del TFUE. Il CESE sottolinea poi che è urgente prorogare il limite di sette anni del mandato per l'adozione di atti delegati a norma della direttiva 2010/40/UE, poiché tale mandato per adottare questi atti scade nell'agosto 2017.

3.9 Il CESE approva l'obiettivo perseguito dalla Commissione di ottenere un coinvolgimento intersettoriale e multilivello dei soggetti interessati alla diffusione di servizi C-ITS, vale a dire gli Stati membri, gli enti locali, i costruttori di veicoli e gli operatori dei trasporti. Riuscire ad implicare tutti questi attori nelle iniziative di attuazione della strategia potrebbe servire a creare fiducia nei nuovi servizi e a farli partire nel modo giusto. A questo proposito, il CESE pone l'accento sui diritti dei disabili all'integrazione, sanciti dalla Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità (*Convention on the Rights of Persons with Disabilities* — CRPD) adottata il 13 dicembre 2006.

3.10 Il CESE si compiace dell'importanza attribuita al ricorso ad un linguaggio chiaro e comprensibile in tutte le relazioni con gli utenti finali: la strategia insiste su questo punto, poiché un simile linguaggio è uno strumento importante per guadagnare la fiducia nei servizi proposti. La legislazione dovrebbe conformarsi ai principi stabiliti nel programma «Legiferare meglio».

3.11 Il CESE sottolinea inoltre che, nell'attuare la strategia, è importante evitare di essere eccessivamente prescrittivi. È fondamentale lasciare un margine di manovra per l'adozione di soluzioni parallele o concepite «su misura» per rispondere ad obiettivi specifici o per favorire l'innovazione. Prescrivere requisiti troppo dettagliati e privi di flessibilità può rappresentare un ostacolo e, quindi, dimostrarsi controproducente.

3.12 Il CESE prende atto con piacere dell'importanza attribuita alla questione del finanziamento, come pure della volontà della Commissione di mettere a disposizione risorse finanziarie a titolo di fondi dell'UE — come il meccanismo per collegare l'Europa, il FEIS e i fondi SIE — per la diffusione di quei servizi C-ITS che sono già pronti a livello operativo, e finanziamenti a titolo del programma Orizzonte 2020 per i servizi C-ITS che sono ancora in fase di sviluppo. Il CESE sottolinea l'importanza di valutare il valore aggiunto dei progetti per garantire che le limitate risorse disponibili vengano utilizzate nel miglior modo possibile. A questo proposito, il CESE ricorda inoltre che — come viene particolarmente messo in evidenza nella strategia in esame 1 nel settore del trasporto di merci su strada la concorrenza è forte, il che richiede prevedibilità e un margine per la pianificazione a lungo termine degli investimenti necessari per installare o ammodernare le componenti dei sistemi C-ITS.

3.13 La parte introduttiva della comunicazione sulla strategia affronta con grande attenzione il tema dello sviluppo di veicoli a guida automatica, cioè di quei veicoli che non richiedono l'intervento di un conducente per i loro spostamenti. A giudizio del CESE, tuttavia, in questo campo la strategia si limita ad esaminare la realizzazione delle comunicazioni da veicolo a veicolo e da veicolo a infrastruttura. I servizi «day 1», che verranno sviluppati nel 2019, riguardano le notifiche di punti pericolosi e le applicazioni di segnaletica, mentre i servizi «day 1,5» riguardano la pianificazione della rete stradale, le informazioni sulle stazioni di rifornimento e di ricarica, le informazioni sui parcheggi, ecc. Pertanto, a parere del CESE, in queste materie non entrano in alcun modo le importanti questioni della responsabilità per errori o malfunzionamenti del sistema o le altrettanto importanti questioni sociali che si presentano quando dei robot o delle macchine sostituiscono il lavoro umano, dal momento che i servizi presi in esame nella strategia saranno operati e controllati da esseri umani. Già in questa fase, tuttavia, il CESE desidera sottolineare che nello sviluppo dei sistemi C-ITS, compresi i veicoli completamente automatizzati, si dovrebbe prestare particolare attenzione alle esigenze delle persone con disabilità.

3.14 Il CESE constata con soddisfazione che le sinergie tra i vari modi di trasporto e le possibilità migliorate di mobilità/pianificazione logistica offerte da taluni servizi C-ITS e dallo sviluppo di diverse competenze consentono una visione trasversale ai vari settori del ruolo dei C-ITS nel sistema dei trasporti, conferendo una certa coerenza all'attuazione della strategia.

⁽³⁾ Decisione 2008/671/CE della Commissione (GU L 220 del 15.8.2008, pag. 24).

3.15 Inoltre, il CESE prende atto dell'analisi costi/benefici presentata nella relazione finale della piattaforma C-ITS (gennaio 2016), che prevede che la diffusione dei servizi C-ITS «day 1», se realizzata con successo nel periodo dal 2018 al 2030, potrà apportare benefici notevolmente superiori ai costi su base annua, in un rapporto di 3 a 1 considerando i costi e i benefici cumulativi nell'arco dell'intero periodo. Le conclusioni dell'analisi indicano inoltre che i benefici inizierebbero a registrarsi tra cinque e dieci anni dopo gli investimenti iniziali e che il risultato auspicato dipenderà da una forte penetrazione dei servizi. Il CESE, tuttavia, si rammarica che la Commissione europea non abbia apparentemente condotto nessuna analisi costi/benefici della strategia.

3.16 Il CESE sottolinea ancora una volta l'importanza di esercitare attivamente una costante pressione sul processo di attuazione per evitare che si ripeta quanto accaduto finora con l'infruttuoso tentativo di adottare un Sistema europeo di telepedaggio stradale, la cui attuazione era stata decisa inizialmente nel 2004 ma che, malgrado ripetuti sforzi, non è ancora entrato in vigore.

4. Osservazioni specifiche

4.1 Nel prendere atto che la comunicazione fa riferimento al collegamento tra le autovetture connesse e i sistemi europei di navigazione satellitare EGNOS e Galileo, il CESE sottolinea che la capacità dei veicoli di comunicare con i sistemi di navigazione via satellite deve essere tecnologicamente neutra e che, di conseguenza, tutti i sistemi di navigazione satellitare dovrebbero poter essere connessi, sebbene, quando sia possibile, si dovrebbero privilegiare i sistemi europei.

4.2 Il CESE sottolinea l'importanza di avviare fin dalle prime fasi un dialogo con le parti sociali onde instaurare un clima di trasparenza e di fiducia. Secondo il CESE, questo è di fondamentale importanza già nell'attuale fase di realizzazione dei sistemi C-ITS, in cui sembra che le ripercussioni a livello sociale e/o sulle condizioni di lavoro saranno trascurabili o persino inesistenti, in modo tale da creare un clima di fiducia in vista dell'impatto molto più sostanziale che sarà generato dall'introduzione delle autovetture automatiche. In tale contesto, il CESE richiama inoltre l'attenzione sull'importanza della tutela della vita privata e sull'esigenza che i relativi dati non siano utilizzati, senza previo consenso, per scopi diversi da quelli previsti per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi. Sarebbe opportuno elaborare in materia un quadro chiaramente definito e giuridicamente vincolante.

4.3 Il CESE si compiace dell'attenzione accordata alla sicurezza, con particolare riguardo al rischio di pirateria informatica e di attacchi informatici. Il CESE ritiene che si tratti di una questione della massima importanza, ed è essenziale che siano applicate norme di sicurezza egualmente elevate in tutti gli Stati membri, e negli accordi di cooperazione eventualmente conclusi con paesi terzi. Il CESE fa presente che introdurre un obbligo di dare pubblicità a misure relative alla sicurezza può pregiudicare la finalità stessa di tali sistemi.

4.4 Il CESE sottolinea l'importanza della continuità nell'attuazione dei sistemi di comunicazione al fine di evitare, per quanto possibile, le perdite di investimenti.

Bruxelles, 31 maggio 2017

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Georges DASSIS
