



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 16 dicembre 2021
(OR. en)

15114/21
ADD 2

TRANS 761
TELECOM 465
IND 390
CODEC 1671
DATAPROTECT 295
DIGIT 190

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	15 dicembre 2021
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2021) 475 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2021) 475 final.

All.: SWD(2021) 475 final



Strasburgo, 14.12.2021
SWD(2021) 475 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE
SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

che accompagna il documento

Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio

che modifica la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, 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} - {SEC(2021) 436 final} - {SWD(2021) 474 final}

Scheda di sintesi
Valutazione d'impatto relativa alla proposta di revisione della direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto
A. Necessità di intervenire
Per quale motivo? Qual è il problema da affrontare? Massimo 11 righe
La presente valutazione d'impatto costituisce la base per una proposta legislativa di revisione della direttiva 2010/40/UE sul quadro per la diffusione degli ITS. Si tratta di un'azione chiave del Green Deal europeo, della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente e dell'iniziativa "Un'Europa pronta per l'era digitale". La direttiva ITS mira ad aumentare la diffusione e l'uso di servizi ITS continui in tutta l'UE per migliorare il funzionamento del sistema di trasporto stradale, comprese le sue interfacce con altri modi, e quindi ridurre gli effetti negativi esterni del trasporto stradale. Una valutazione del 2019 conferma la rilevanza della direttiva ITS, ma sottolinea che la diffusione degli ITS rimane lenta e frammentata, sostenendo che ciò ha portato alla perdita di opportunità per costruire un sistema di trasporto multimodale inclusivo. Vi è la necessità di considerare sviluppi nuovi in ambiti quali quelli della mobilità connessa e automatizzata e delle piattaforme di mobilità e di migliorare ulteriormente, su tutta la rete di trasporto, l'accessibilità e la disponibilità di: i) dati sull'infrastruttura; ii) dati sul traffico; iii) dati di viaggio.
Qual è l'obiettivo dell'iniziativa? Massimo 8 righe
La presente iniziativa mira ad aumentare la diffusione e l'uso operativo dei servizi ITS in tutta l'UE per: i) migliorare la sicurezza stradale e l'efficienza dei trasporti; e ii) promuovere un sistema di trasporto multimodale. I suoi obiettivi specifici sono: aumentare l'interoperabilità e la continuità dei servizi (obiettivo specifico 1); creare un meccanismo di coordinamento efficace tra tutti i soggetti interessati del settore degli ITS (obiettivo specifico 2); migliorare la disponibilità e l'accessibilità dei dati a sostegno dei servizi ITS (obiettivo specifico 3). Ciò contribuisce alle due priorità chiave per il sistema di trasporto descritto nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: rendere più ecologico il settore dei trasporti dell'UE e digitalizzarlo. Ciò contribuirà anche alla riduzione degli incidenti, al conseguimento dell'obiettivo "Visione zero - ridurre pressoché a zero i decessi sulle strade entro il 2050" e al rafforzamento del mercato interno in settori quali la mobilità cooperativa, connessa e automatizzata (CCAM).
Qual è il valore aggiunto dell'intervento a livello dell'UE? Massimo 7 righe
La CCAM e un'esperienza senza soluzione di continuità lungo la rete europea dei trasporti per tutti gli utenti dei trasporti (assicurata attraverso la continuità di servizi ITS interoperabili a livello transfrontaliero) costituiscono i presupposti per: i) soddisfare l'obiettivo del Green Deal europeo relativo alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti; ii) sviluppare un mercato comune dell'UE per i trasporti. Tali obiettivi possono essere conseguiti soltanto tramite un quadro normativo europeo comune. La revisione della direttiva contribuirà a uno sviluppo e a una diffusione coerenti dell'infrastruttura di sostegno, assicurando l'interoperabilità dei dati e la fornitura di servizi armonizzati agli utenti finali.
B. Soluzioni
Quali opzioni strategiche, di carattere legislativo e di altro tipo, sono state prese in considerazione? Ne è stata prescelta una? Per quale motivo? Massimo 14 righe
Per affrontare adeguatamente gli obiettivi della revisione degli ITS sono state valutate tre opzioni strategiche dal punto di vista dell'impatto economico, sociale e ambientale. Tutte le opzioni prevedono: i) il rafforzamento dei principi di coordinamento e diffusione; ii) l'ampliamento funzionale della direttiva ITS negli ambiti dei servizi ITS nuovi ed emergenti (la base dell'opzione strategica 1). La cooperazione dei soggetti interessati è inoltre istituzionalizzata in tutte le opzioni strategiche attraverso misure finalizzate a migliorare il coordinamento e ad assicurare la coerenza delle disposizioni della direttiva con quelle di altri strumenti giuridici esistenti. L'opzione strategica 2 mira anche a rendere

obbligatoria la disponibilità e l'accessibilità di dati fondamentali. Ciò rappresenta un salto di qualità per il miglioramento della qualità dei dati, l'accesso ai dati e lo scambio e l'utilizzo dei dati per il funzionamento dei servizi ITS. L'opzione strategica 3 va oltre: i) mirando a rendere obbligatoria la fornitura di servizi ITS essenziali, sfruttando la maggiore disponibilità, qualità, scambio e utilizzo di dati rispetto all'opzione strategica 2 e allo stesso tempo ii) mirando a sostenere ulteriormente la diffusione di servizi interoperabili e continui, in particolare quelli incentrati sulla sicurezza stradale. L'opzione strategica 3 è l'opzione prescelta, in quanto è la più ambiziosa e la più efficace, raggiunge meglio gli obiettivi specifici della direttiva ITS e assicura meglio la diffusione rapida e coerente dei servizi ITS.

Chi sono i sostenitori delle varie opzioni? Massimo 7 righe

Dai risultati delle attività di consultazione emerge che i soggetti interessati comprendono e sostengono le opportunità e i benefici sociali offerti dall'opzione strategica 3. Le autorità pubbliche abbracciano la digitalizzazione e rendono i trasporti più intelligenti come strumento per migliorare la sostenibilità e favorire l'apporto del settore dei trasporti agli obiettivi del Green Deal. I soggetti interessati del settore necessitano di un ritorno degli investimenti per l'implementazione dei servizi e dei sistemi previsti dall'opzione strategica 3. Essi vedono opportunità commerciali in settori emergenti quali la CCAM. Gli utenti dei trasporti accolgono con favore un sistema di mobilità più sicuro e più inclusivo.

C. Impatto dell'opzione prescelta

Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)? Massimo 12 righe

L'opzione strategica 3 apporta benefici significativi, in particolare in termini di riduzione degli incidenti (29,5 miliardi di EUR), di risparmi di tempo (144,5 miliardi di EUR), di emissioni di CO₂ (2,4 miliardi di EUR), di altri benefici relativi alle emissioni (0,3 miliardi di EUR), di risparmi di carburante (2,4 miliardi di EUR) e di prodotto interno lordo (PIL) (17,3 miliardi di EUR) nel periodo 2021-2040 rispetto allo scenario di base. Complessivamente i benefici previsti ammontano a 179,1 miliardi di EUR. Vi sono costi non quantificati relativi a: i) aggiornamento e razionalizzazione degli obblighi informativi, con l'obbligatorietà di un formato comune e con indicatori chiave di prestazione comuni per le relazioni; ii) misure finalizzate ad aumentare la coerenza della direttiva ITS con quadri e iniziative esistenti. Si prevede che in questo modo i costi amministrativi degli Stati membri e dei soggetti interessati del settore si ridurranno.

Quali sono i costi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)? Massimo 12 righe

I costi previsti per l'opzione prescelta (tra il 2021 e il 2040, rispetto allo scenario di base) si ripartiscono in unità stradali (1,1 miliardi di EUR), infrastrutture stradali (3,3 miliardi di EUR), punti di accesso nazionali (0,4 miliardi di EUR), sottosistemi ITS centrali (0,6 miliardi di EUR) e sistemi a bordo di veicoli (15,4 miliardi di EUR). I costi amministrativi e i costi per smartphone e applicazioni sono trascurabili. Complessivamente i costi previsti ammontano a 20,8 miliardi di EUR. Il rapporto costi-benefici è stimato pari a 8,6.

Quale sarà l'incidenza su aziende, PMI e microimprese? Massimo 8 righe

Le piccole e medie imprese (PMI) non sono un obiettivo specifico delle misure strategiche e non vi è alcuna indicazione che si possa prevedere un impatto differenziato su imprese di dimensioni diverse. Tuttavia un mercato frammentato, come quello che si sarebbe configurato in assenza dell'introduzione di nuove specifiche di dati, requisiti nuovi per norme, e l'uso diffuso di punti di accesso nazionali, può produrre un vantaggio comparativo per le imprese di dimensioni maggiori rispetto alle PMI. In un mercato armonizzato con norme armonizzate, le PMI beneficeranno di minori ostacoli all'ingresso per espandere le proprie operazioni e competere a parità di condizioni con imprese di dimensioni maggiori.

L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà significativo? Massimo 4 righe

A seconda delle scelte di attuazione operate negli Stati membri, i costi previsti dovranno essere in gran parte sostenuti dalle amministrazioni pubbliche per gli investimenti in infrastrutture stradali, punti di accesso nazionali e sottosistemi ITS centrali. Tali costi ammontano a 13,2 miliardi di EUR in totale, 5,3

miliardi di EUR in più rispetto allo scenario di base.
Sono previsti altri impatti significativi? Massimo 6 righe
L'opzione prescelta, che dovrebbe incidere sull'innovazione, sarebbe da realizzare attraverso specifiche di dati comuni e una maggiore disponibilità e migliore qualità dei dati. Gli impatti positivi sulla salute sono attesi principalmente come risultato della riduzione dell'inquinamento atmosferico. Sono previsti impatti sull'occupazione derivanti dalla necessità di diffondere l'infrastruttura e raccogliere i dati, mentre la diffusione accelerata degli ITS apporterà benefici al mercato interno e alla posizione concorrenziale delle imprese. Infine, le persone a mobilità ridotta beneficeranno di una maggiore disponibilità di servizi di informazione sui trasporti multimodali.
D. Tappe successive
Quando saranno riesaminate le misure proposte? Massimo 4 righe
Considerato che quello degli ITS è un settore in rapida evoluzione, la Commissione prevede di riferire al Parlamento europeo e al Consiglio ogni 3 anni sull'attuazione della direttiva e dei relativi atti delegati, tenendo conto dell'analisi delle relazioni nazionali sulla diffusione degli ITS.