



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 12 marzo 2014 (25.03)  
(OR. en)**

**6837/14**

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2013/0166 (COD)**

---

**CODEC 536  
TRANS 87  
PE 120**

#### **NOTA INFORMATIVA**

---

del: Segretariato generale del Consiglio  
al: Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio

---

Oggetto: Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio sulla diffusione in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile  
- Risultati dei lavori del Parlamento europeo  
(Strasburgo, 24 - 27 febbraio 2014)

---

#### **I. INTRODUZIONE**

Il relatore, sig. Philippe DE BACKER (ALDE/ADLE, BE), ha presentato, a nome della commissione per i trasporti e il turismo (TRAN), una relazione sulla proposta in oggetto. La relazione conteneva 15 emendamenti (emendamenti 1-15). Non sono stati presentati altri emendamenti.

#### **II. DISCUSSIONE**

Il dibattito si è svolto congiuntamente su due proposte: la proposta sui requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema eCall di bordo (trattata dalla Commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori - IMCO) e la proposta sulla diffusione in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile (trattata dalla commissione per i trasporti e il turismo - TRAN)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Cfr. anche il doc. 6836/14.

Il relatore della proposta sui **requisiti di omologazione per per lo sviluppo del sistema eCall di bordo**, sig.ra Olga SEHNALOVÁ (S&D, CZ), ha aperto il dibattito e:

- ha rilevato un ampio appoggio alla proposta di rendere obbligatorio il servizio eCall ed ha rammentato che il Parlamento per molto tempo aveva chiesto questo sistema. Nella sua risoluzione risalente al 2012 il Parlamento aveva messo in risalto i ritardi nell'introduzione del sistema a titolo volontario. Esso aveva chiesto di rendere il servizio eCall pubblico, gratuito e basato sul numero di emergenza 112, concludendo inoltre che un sistema obbligatorio era il solo modo per ottenere l'obiettivo principale di ridurre gli incidenti mortali e di attenuare la gravità delle lesioni, in quanto l'eCall permetterebbe ai servizi di soccorso di raggiungere più rapidamente il luogo di un incidente;
- ha giudicato che le proposte della Commissione in base a cui, a partire dall'ottobre 2015, tutti i nuovi veicoli dovrebbero essere dotati di sistema eCall e si dovrebbe porre in essere un'infrastruttura per ricevere e gestire le chiamate, sono coerenti con i requisiti proposti dal Parlamento. È stato pertanto possibile appoggiare gli elementi chiave della proposta;
- tuttavia, ha affermato che taluni aspetti della proposta sul sistema a bordo dei veicoli dovrebbero essere rafforzati, ad esempio per quanto riguarda il campo di applicazione, le esenzioni e le prove dei dispositivi;
- ha sottolineato l'importanza della protezione dei dati. I veicoli non dovrebbero essere tracciabili e non dovrebbe esservi una registrazione permanente della loro posizione, poiché i dati devono essere trattati in conformità con la legislazione in vigore. La trasmissione dei dati dovrebbe essere mantenuta ad un livello minimo e limitarsi alle informazioni necessarie ai fini de servizi di sicurezza. Si dovrebbero incoraggiare ulteriori servizi a vantaggio dei consumatori, che dovrebbero comunque restare volontari;
- ha concluso dichiarandosi convinta che il progetto sia equilibrato e rispondente ad alcuni dei timori espressi nel dibattito, ed ha invitato tutti a considerare, al momento della votazione, che il sistema potrebbe contribuire a salvare fino a 2 500 vite all'anno.

Il relatore della proposta sulla **diffusione in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile**, sig. Philippe

DE BACKER (ALDE/ADLE, BE):

- ha espresso pieno appoggio per gli elementi chiave delle due proposte della Commissione, ossia che gli Stati membri siano obbligati a porre in essere l'infrastruttura necessaria a ricevere le chiamate eCall ai servizi 112 e che tutti i veicoli nuovi debbano essere dotati di sistema eCall dal 1° ottobre 2015. Il fatto che meno dell'1% dei veicoli siano attualmente dotati di tale sistema dimostra che l'approccio volontario non ha dato grandi risultati;
- ha messo in risalto taluni importanti elementi contenuti nelle relazioni sulle due proposte:
  - poiché i servizi 112 esistono già negli Stati membri, questi ultimi dovrebbero soltanto apportare gli adeguamenti necessari a ricevere anche le chiamate eCall ai servizi 112. Gli Stati membri avranno la possibilità di filtrare le chiamate urgenti, migliorando così l'efficienza del sistema. In tale contesto, è importante rendere i cittadini consapevoli dei vantaggi di questo sistema;
  - il sistema eCall a bordo dei veicoli non è una novità e talune autovetture ne sono attualmente dotate. Il Parlamento ha trovato un valido compromesso tra il sistema volontario in vigore ed il nuovo sistema. Il servizio eCall del 112 è un sistema pubblico ed essenziale, accessibile a tutti, laddove i conducenti dovrebbero avere l'opportunità di scegliere applicazioni supplementari per il sistema eCall;
- in relazione alla protezione dei dati e alla sfera privata, ha rammentato che il sistema eCall è un sistema dormiente che trasmette un segnale soltanto in caso di incidente e comunica soltanto le informazioni necessarie a localizzare il luogo dell'incidente. Inoltre, il sistema rientra nelle norme europee in materia di protezione dei dati. Consapevole delle preoccupazioni al riguardo, il relatore ha convenuto che ad ogni occasione si debba fare un'attenta valutazione degli equilibri, ma che nel presente caso sia stato trovato il corretto equilibrio;
- infine, ha chiesto un ampio appoggio alle proposte al fine di trasmettere al Consiglio ed ai cittadini un forte segnale che indichi la volontà del Parlamento di introdurre il sistema il più rapidamente possibile e che la sicurezza stradale è una priorità assoluta.

## Il Commissario KALLAS:

- ha rammentato il contesto della proposta della Commissione:
  - le eCall hanno la possibilità di migliorare considerevolmente l'efficacia e la rapidità dei servizi di soccorso: il servizio eCall del 112 potrebbe accelerare i tempi di risposta alle urgenze del 40% nelle aree urbane e del 50% nelle zone rurali. Potrebbero portare ad una riduzione delle vittime e dei feriti gravi stimata rispettivamente tra il 2% e il 10% e tra il 2% e il 15%;
  - l'utilizzo del numero gratuito 112 assicurerebbe una copertura geografica totale ed un servizio ininterrotto in tutti i 28 Stati membri;
  - si attendono effetti positivi sulla competitività delle industrie europee nel campo automobilistico e delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC). Il programma GALILEO svolgerà un ruolo centrale: il sistema europeo di navigazione satellitare ad alta precisione apporterà alle eCall miglioramenti nell'accuratezza e nella disponibilità dei dati di posizionamento;
- considerato che relativamente alla protezione dei dati il sistema eCall del 112 è sicuro, essendo basato su una tecnologia che non consente un'eventuale tracciatura costante. Il servizio eCall del 112 è un sistema dormiente in cui le informazioni partono dal veicolo soltanto in caso di grave incidente;
- ha accolto favorevolmente le relazioni delle commissioni IMCO e TRAN e si è espresso a favore della maggior parte degli emendamenti, avvertendo tuttavia che la proposta di consentire l'opzione per un sistema privato di chiamate di emergenza impone che il veicolo sia anche dotato del servizio eCall del 112 in modo da garantire continuità e regolarità del servizio in tutta l'UE. Anche un sistema eCall privato deve essere soggetto alle norme sulla protezione della sfera privata e dei dati. Sarebbe quindi possibile accettare la coesistenza dei due sistemi soltanto qualora questi aspetti siano correttamente trattati e tale soluzione risulti tecnicamente fattibile e non comporti ritardi nell'entrata in funzione. In tal senso, egli ha altresì ricordato che riguardo alla ricezione di chiamate al 112 sono in vigore norme comuni che però non disciplinano la gestione di chiamate d'emergenza private;
- ha concluso dichiarandosi contrario alle richieste di rendere volontario il servizio eCall negli Stati membri, obiettando che l'apparecchio in sé non è molto dispendioso, mentre gli investimenti nello sviluppo del sistema di supporto, nell'unificazione dei centri di emergenza e tutti i servizi necessari sarebbero talmente ingenti che nessuno vi si impegnerebbe senza sapere esattamente se e quale ne sarà l'uso.

Il relatore del parere della commissione per le libertà civili, la giustizia e gli affari interni, sig. Axel VOSS (PPE, DE), ha accolto con favore il fatto soltanto una quantità minima di dati saranno trasmessi e conservati solamente per un periodo strettamente necessario ai fini delle situazioni di emergenza. Le difficoltà in termini normativi iniziano allorché si supera tale ambito, ad esempio nel caso in cui il proprietario di un autoveicolo fornisca volontariamente informazioni aggiuntive, come il suo gruppo sanguigno. Ha ritenuto che vi siano numerose questioni pratiche di cui dovere tener conto e che richiedono ulteriore regolamentazione.

Intervenendo a nome del gruppo PPE, il sig. Dieter-Lebrecht KOCH (DE):

- ha ricordato di essere favorevole da ormai dieci anni ad un sistema eCall. Si tratta di un sistema che può salvare vite e, quanto alla questione della protezione dei dati, l'eCall emetterebbe informazioni soltanto in caso di incidente e queste sarebbero limitate al minimo;
- ha appoggiato un sistema eCall obbligatorio nelle autovetture da estendere in una fase successiva ai motocicli e ai veicoli commerciali di minori dimensioni. L'omologazione dovrebbe essere subordinata alla presenza di un sistema eCall;
- ha affermato che il caso sarebbe diverso per il cosiddetto eCall privato. Non dovrebbero esserci limiti ai servizi che potranno essere offerti in quel contesto. Ciò offrirebbe nuove possibilità per i consumatori ed i produttori e pertanto non dovrebbe essere né vietato né limitato. La trasmissione e l'uso di dati dovrebbe essere disciplinata in base a contratti di diritto privato.

Intervenendo a nome del gruppo S&D, la sig.ra Evelyne GEBHARDT (S&D, DE):

- ha affermato che i primi esperimenti di eCall furono fatti oltre 30 anni fa, eppure soltanto l'1% dei veicoli è dotato di tale sistema. La normativa in questione è quindi molto importante;
- ha messo in risalto due aspetti essenziali: anzitutto il sistema si baserà sul numero 112 e, in secondo luogo, esso trasmette segnali soltanto quando occorre (sistema dormiente). Ha preso atto, tra l'altro, delle preoccupazioni riguardo alla questione della tracciatura generale delle autovetture, per cui le questioni inerenti alla protezione dei dati sono importanti. Ha ritenuto tuttavia che su tale aspetto sia stata trovata una valida soluzione;
- ha rilevato che la decisione su sistemi volontari supplementari sarà demandata al singolo cittadino e che l'uso di quei servizi non può essere regolamentato. Tuttavia, è importante che la protezione dei dati si applichi anche in questo caso.

Intervenendo a nome del gruppo ALDE/ADLE, la sig.ra Sophia in 't VELD (NL):

- ha riconosciuto che il sistema eCall potrebbe contribuire a salvare vite. Tuttavia, nutre preoccupazioni su due aspetti:
  - in primo luogo, eCall non è uno strumento miracoloso. Altri fattori intervengono a causare ritardi nell'assistenza. Spesso il problema non consiste nel fatto che i servizi di soccorso non ricevono la chiamata, ma semplicemente nell'indisponibilità di ambulanze. In Belgio, ad esempio, vi sono moltissime chiamate, ma le ambulanze non arrivano rapidamente sul luogo dell'incidente perché sono troppo distanti o per l'eccessivo traffico. Se davvero si vogliono risolvere i problemi della sicurezza stradale, forse occorrerebbe adottare una posizione più severa sulla questione della guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di droghe, ad esempio;
  - in secondo luogo, l'argomento riguarda dati personali sensibili. Si è dichiarata scarsamente convinta dell'affermazione secondo cui i dati sarebbero utilizzati soltanto a fini circoscritti. In pratica, gli abusi si sono sempre verificati e progressivamente i dati verrebbero utilizzati a nuovi fini. Le compagnie assicurative, gli avvocati che si occupano della riparazione dei danni alle persone, la polizia, i servizi segreti troverebbero sicuramente molto utili quei dati;
- ha affermato che, per tali motivi, il suo gruppo ha proposto di installare un interruttore di accensione/spengimento, in modo che siano i cittadini stessi a poter scegliere l'uso del sistema. Se il sistema fosse davvero tanto fantastico, si diffonderebbe da solo senza che sia necessario obbligare i cittadini. Ha chiesto appoggio per questi emendamenti, che per il suo gruppo rappresentano una linea di demarcazione senza la quale non potranno sostenere le proposte.

Intervenendo a nome del gruppo Verts/ALE, la sig.ra Heide RÜHLE (DE):

- ha elogiato gli sforzi del relatore della proposta sull'omologazione nel tener conto della protezione dei dati. La relazione ha palesemente apportato miglioramenti alla proposta della Commissione. Nondimeno, il suo gruppo non può appoggiare la proposta di istituire un sistema eCall obbligatorio;
- ha sottolineato che anche il suo gruppo vuole salvare vite. Tuttavia, la questione è se un sistema eCall obbligatorio sia commisurato ed adeguato e se veramente conseguirà i suoi obiettivi. Il suo gruppo nutre seri dubbi al riguardo, in considerazione della mancanza di infrastrutture, della percentuale di errore e soprattutto della protezione dei dati. In merito a quest'ultimo aspetto, sono stati risolti alcuni problemi, ma rimane l'importante questione della soppressione dei dati di tracciatura;

- ha chiarito che il suo gruppo non appoggerà gli emendamenti relativi all'interruttore di accensione/spengimento, in quanto ciò creerebbe problemi giuridici che non potrebbero essere risolti nel regolamento in questione. Tuttavia, questo non significa che appoggerà quindi l'introduzione obbligatoria di ciò che essi considerano un progetto controverso.

Parlando a nome del gruppo ECR, il sig. Malcolm HARBOUR (UK):

- ha messo in risalto che l'eCall non è una nuova tecnologia, quindi il problema principale è stato la volontà di tutti gli Stati membri di decidere una volta per tutte di fare un passo verso l'adozione di questa tecnologia, disponendo che la rete riceva le informazioni, ed anche verso l'obbligatorietà dell'installazione in ogni veicolo;
- ha obiettato che i dati segnalati dall'eCall non sono in realtà dati personali, essendo collegati al veicolo e non al conducente. I dati non rivelano chi è alla guida. Il problema invece riguarda la sicurezza. Le autovetture sono diventate molto più sicure. Gli airbag hanno aumentato le possibilità di sopravvivenza, motivo per cui il fattore tempo è diventato quanto più critico oggi (dato che in passato si poteva non sopravvivere agli incidenti). Così come nel caso di un airbag, non dovrebbe essere possibile disattivare l'eCall, poiché esso fa parte del sistema di sicurezza del veicolo.

A nome del gruppo GUE/NGL, il sig. Cornelis DE JONG (NL):

- ha affermato che nessuno può opporsi ad avere installata a bordo una scatola che contatta automaticamente il 112 in caso di incidente. Nondimeno, riguardo alle proposte in questione v'è qualcosa di non del tutto esatto;
- in questo contesto, ha sottolineato che durante le discussioni in sede di IMCO è risultato chiaro che una grande maggioranza di punti di contatto negli Stati membri non sono pronti per il sistema e non lo saranno ancora per diverso tempo. Se il problema è di fattibilità, perché gli Stati membri non possono avere la facoltà di optare per questo sistema? Perché in realtà la questione non è di salvare vite umane, ma piuttosto il fatto che l'industria automobilistica tedesca è in testa nella concorrenza per lo sviluppo della tecnologia ed è quindi interessata ad una rapida attuazione del sistema;
- va aggiunto che anche le compagnie assicurative sono interessate ad ottenere informazioni sugli incidenti e nel prodotto vi sono molte altre applicazioni commerciali. Anche per la polizia sarebbe interessante la scatola "spia";
- aveva già proposto, come l'oratore del gruppo ALDE/ADLE, di introdurre un interruttore di accensione/spengimento. Tale proposta non era stata accolta e quello che adesso è sul tavolo è una proposta che rappresenta un attacco diretto alla sfera privata dei conducenti. La sola risposta possibile è respingere la proposta.

Le osservazioni degli oratori successivi hanno in generale fatto eco ai pareri espressi dagli oratori fin qui citati, concentrandosi sulle questioni relative all'efficacia, all'obbligatorietà e fattibilità del sistema, alla protezione dei dati e agli interessi industriali. Si possono citare:

la sig.ra Zita GURMAI (S&D, HU):

- ha insistito su un approccio alle proposte che garantisca un sistema di emergenza su scala UE che sia pubblico, semplice ed a costi contenuti per tutti. Perché il sistema sia efficace in tempo utile, è essenziale che gli Stati membri potenzino la loro infrastruttura di centri di raccolta delle chiamate di emergenza (PSAP) necessaria alla corretta ricezione e gestione delle eCall. È prioritario che i PSAP e il sistema eCall siano pronti entro ottobre 2015. Ha pertanto invitato gli Stati membri a intervenire speditamente sul problema dell'infrastruttura, nella convinzione che il sistema eCall possa fare veramente la differenza ed essere realmente accessibile a tutti i cittadini UE in tutta l'UE;
- ha proposto che la Commissione e gli Stati membri lancino una campagna di sensibilizzazione su scala UE per spiegare ai cittadini le funzionalità del nuovo sistema. Aumentare la familiarità dei cittadini UE con il servizio è un importante fattore ai fini dell'efficacia del sistema eCall.

Il sig. Philip CLAEYS (Deputati non iscritti, BE) ha lamentato che il sistema eCall darebbe spazio ad ogni tipo di abusi. Terzi potrebbero ottenere informazioni di ogni genere su dove le persone vanno, con quale frequenza, per quanto tempo si soffermano in un luogo, a che velocità viaggiano, ecc. Non sarebbero soltanto le autorità ad accedervi, ma il sistema potrebbe essere violato da malviventi ad esempio per rubare autovetture. Non ha sentito risposte soddisfacenti riguardo a tali timori. Le autovetture sono sempre state un simbolo di libertà. Invece, con il sistema eCall ciò cambierà radicalmente in futuro.

Il sig. Andreas SCHWAB (PPE, DE):

- ha rammentato che la commissione IMCO ha consultato il Garante europeo della protezione dei dati in merito all'eventuale problematicità della proposta, cioè il fatto che il rilascio dell'airbag attivi l'eCall. La risposta è stata inequivocabilmente negativa;
- ha invitato a tenere presente l'obiettivo di ridurre il numero di 28 000 vittime all'anno nell'UE, anziché cercare ossessivamente di scovare problemi nelle proposte. Il sistema non sarebbe una grande rivoluzione, però sarebbe un importante passo ed ha giudicato difficile trovare validi argomenti a suo sfavore;



- ha obiettato che la scelta di usare il sistema eCall non può essere demandata al solo conducente, ma va resa obbligatoria per motivi di sicurezza.

il sig. Phil BENNION (ALDE/ADLE, UK):

- ha affermato che con il sistema attuale di installazione volontaria soltanto lo 0,4% delle autovetture (in prevalenza auto di lusso) è equipaggiato con il dispositivo e ciò è un punto a favore dell'obbligatorietà dell'installazione. La questione se il sistema debba essere attivabile con un interruttore o meno è di altro genere;
- ha sottolineato due aspetti essenziali per un liberaldemocratico quale egli è:
  - la sfera privata degli individui deve essere garantita in ogni caso e le coordinate GPS devo essere utilizzate dalle squadre di soccorso rigorosamente a fini di soccorso;
  - gli Stati membri devono far sì che l'intera catena dei soccorsi sia pronta per il sistema eCall – dalla copertura della rete di telefonia mobile ai centri di controllo delle emergenze – di modo che i consumatori abbiano piena fiducia nel sistema.

La sig.ra Jacqueline FOSTER (ECR, UK) non può appoggiare l'attivazione obbligatoria del sistema eCall perché sussistono questioni che ancora devono avere una risposta riguardo ai costi di attuazione e all'infrastruttura tecnica. Inoltre, vi sono gravi problemi riguardo alla protezione dei dati che sono stati sollevati in Parlamento e devono essere presi in considerazione. Ritiene che la corretta maniera di procedere sia l'approccio volontario al sistema eCall.

Il sig. Tadeusz ROSS (PPE, PL) crede che l'attuazione del sistema eCall potrà contribuire a migliorare i servizi del 112 in quanto tali, prendendo come esempio il suo stesso paese, la Polonia. L'UE dispone di una capacità unica nell'esercitare pressione sui governi nazionali affinché accelerino le loro procedure interne ad auspicio che nella questione in esame ciò avvenga.

### III. VOTAZIONE

In conformità dell'articolo 177, paragrafo 4, del regolamento del Parlamento europeo<sup>1</sup>, la votazione del Parlamento è stata rimandata ad una successiva sessione.

---

<sup>1</sup> L'articolo 177, paragrafo 4, recita:  
"4. Prima o durante una votazione, un gruppo politico o almeno quaranta deputati possono proporre l'aggiornamento. La votazione sulla proposta ha luogo immediatamente."