



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 21.8.2009
COM(2009) 434 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL
CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL
COMITATO DELLE REGIONI**

‘eCall: è ora di diffonderlo’

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL
CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL
COMITATO DELLE REGIONI**

‘eCall: è ora di diffonderlo’

1. INTRODUZIONE

Dal 2001, anno di pubblicazione del Libro Bianco della Commissione sulla politica europea dei trasporti¹, le vittime della strada sono diminuite di oltre il 27% nell’UE-27. Il Programma di azione europeo per la sicurezza stradale² e l’iniziativa “automobile intelligente”³ hanno contribuito significativamente a questo miglioramento e si prevede che continueranno a contribuire al conseguimento dell’obiettivo di ridurre il numero di vittime della strada.

Tuttavia, nel 2008 sulle strade europee si sono contati 39 000 morti circa e oltre 1,7 milioni di feriti e ciò rende necessarie ulteriori misure. Si stima che, quando sarà pienamente operativo, **il servizio paneuropeo di chiamata d’emergenza installato a bordo dei veicoli “eCall”** potrà permettere di **salvare, ogni anno, fino a 2 500 vite umane nell’UE-27** e di ridurre la gravità delle lesioni, consentendo così alla società di realizzare importanti risparmi nella sanità e in altri settori e di ridurre le sofferenze umane⁴.

Al fine di contribuire a diffondere l’eCall paneuropeo, la cui attivazione completa è prevista per il 2009, la Commissione ha già adottato diverse misure. Ha sostenuto un gruppo di lavoro composto da tutte le parti interessate, che hanno convenuto sulla **definizione di un servizio interoperabile eCall che lavorerà con carattere transfrontaliero in Europa**, ed ha invitato tutte le parti interessate, compresi gli Stati membri e l’industria, a firmare un memorandum d’intesa (MoU) in cui si impegnano a lavorare insieme per mettere in funzione l’eCall. La Commissione ha anche adottato **due comunicazioni** in cui si definisce il piano d’attuazione e si raccomandano le misure per le parti interessate⁵. Inoltre, la Commissione ha adottato nel dicembre 2008 il Piano d’azione STI⁶, in cui una delle azioni è il sostegno alla diffusione dell’eCall, ed allo stesso tempo una proposta di direttiva STI⁷, che introduce uno strumento giuridico (cioè un comitato regolatore) per imporre le misure agli Stati membri, in particolare per l’*“introduzione armonizzata dell’eCall paneuropeo”*.

¹ [COM\(2001\) 370](#) – Libro bianco “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”.

² [COM\(2003\) 311](#) – “Programma d’azione europeo sulla sicurezza stradale - Dimezzare il numero di vittime della strada nell’Unione europea entro il 2010: Una responsabilità condivisa”.

³ [COM\(2006\) 59](#) – Iniziativa “automobile intelligente” – “Sensibilizzazione all’uso delle TIC per dei veicoli più intelligenti, più sicuri e più puliti”. [COM\(2007\) 541](#) – “Verso una mobilità più sicura, più pulita e più efficiente a livello europeo: prima relazione sull’iniziativa automobile intelligente”.

⁴ Si vedano gli studi effettuati sul sito web www.esafetysupport.info/en/ecall_toolbox/related_studies/.

⁵ [COM\(2005\) 431](#) – “Mettere eCall a disposizione dei cittadini”. [COM\(2006\) 723](#) – “Rilanciare il servizio eCall”.

⁶ COM(2008) 886 – “Piano d’azione per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti in Europa”.

⁷ COM(2008) 887 – Proposta di “Direttiva 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”.

eCall gode dell'ampio sostegno di tutte le parti interessate, compresi il Parlamento europeo, il Consiglio, gli Stati membri e la collettività.

- **Il Parlamento europeo** in diverse occasioni ha assicurato il **suo pieno sostegno** all'attivazione di eCall, ed ha richiesto alla Commissione e agli Stati membri di adottare tutte le misure necessarie per la sua diffusione armonizzata in tutta Europa⁸.
- **Il Consiglio** dell'Unione europea considera una priorità definire le misure necessarie a promuovere l'introduzione armonizzata di un eCall interoperabile su scale europea sulla base della cooperazione e della normalizzazione adeguata⁹.
- **La maggior parte degli Stati membri** ha firmato il MoU per eCall e sostiene l'attivazione di eCall.
- Anche oltre ottanta organizzazioni pubbliche e private hanno firmato il MoU, compresi i rappresentanti di tutte le parti interessate nella catena del valore.

Oltre il 70% dei cittadini che hanno risposto ad un sondaggio dell'Eurobarometro in Europa ha dichiarato che desidererebbe l'eCall installato nella prossima automobile¹⁰.

I progressi, tuttavia, sono stati troppo lenti e l'attivazione dell'eCall paneuropeo è in notevole ritardo. Il metodo volontario adottato nelle comunicazioni precedenti, gli sforzi della Commissione volti a normalizzare l'eCall ed il lavoro con tutte le parti interessate si è rivelato insufficiente. **Urge la necessità di adottare ulteriori misure.**

Questa comunicazione è volta ad informare le istituzioni dell'UE sui progressi compiuti, e propone nuove misure per cominciare effettivamente a diffondere il servizio eCall in Europa. Le misure, indirizzate alle parti interessate e alla Commissione europea stessa, comprendono l'opzione di creare un quadro regolamentare per la diffusione di eCall. **Queste misure trasformeranno il servizio paneuropeo di chiamata d'emergenza a bordo dei veicoli in una realtà, e condurranno all'installazione dei dispositivi eCall nei nuovi veicoli omologati in Europa.**

2. IL SERVIZIO PANEUROPEO DI CHIAMATA DI EMERGENZA INSTALLATO A BORDO DEI VEICOLI: FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA

Ogni anno in Europa si verificano oltre 1,2 milioni di incidenti che richiedono un intervento medico, e molti altri che necessitano di altri tipi di assistenza. Dopo un incidente gli occupanti del veicolo possono trovarsi in stato di shock, non conoscere la propria posizione, essere impossibilitati a comunicarla o non essere in grado di utilizzare un telefono cellulare. In tutti questi casi, dovunque essi siano in Europa, eCall fa la differenza: può **ridurre drasticamente i tempi di risposta dei soccorsi**, salvare vite umane e limitare la gravità delle lesioni. Una volta implementato completamente, i vantaggi socioeconomici di eCall saranno enormi.⁴

⁸ Risoluzioni del Parlamento europeo A6-0072/2006 del 27.4.2006, A6-0169/2008 del 6.5.2008, 2008/2216(INI) del 20.1.2009.

⁹ Conclusioni del Consiglio sulla comunicazione della CE "Piano d'azione per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti in Europa" del 31 marzo 2009.

¹⁰ Eurobarometro 267 sull'utilizzo di sistemi intelligenti nei veicoli.

eCall è un servizio paneuropeo che funzionerà in **tutti gli Stati membri e Paesi europei associati all’iniziativa**. Sarà disponibile in **tutti i veicoli**, indipendentemente dalla marca, dal Paese e dall’effettiva posizione del veicolo. eCall è il solo servizio che fornisce **copertura su scala europea**: nessun accordo speciale o dispositivo supplementare sarà necessario, eCall funzionerà presso la vostra destinazione turistica e durante il vostro viaggio di affari come pure a casa.

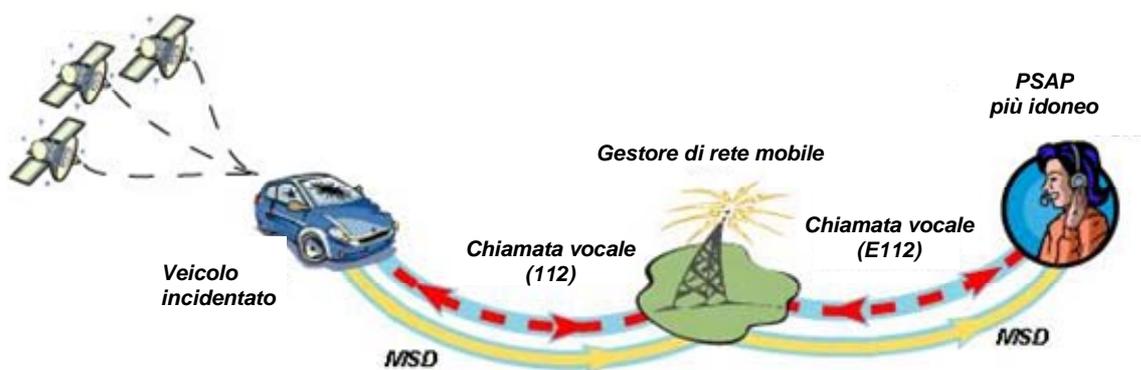


Figura 1. eCall — Principi operativi

In caso di grave incidente, i sensori a bordo del veicolo avvieranno automaticamente una chiamata eCall. Una volta attivato, **il sistema a bordo del veicolo stabilisce un collegamento vocale al 112** ed allo stesso tempo un messaggio di emergenza, **l’insieme minimo di dati (MSD, Minimum Set of Data)** che include informazioni chiave sull’incidente, quali l’ora, il luogo, la direzione di guida (ricavate da dati satellitari precisi come EGNOS¹¹ e, a partire dal 2013, Galileo¹²) e la descrizione del veicolo è inviato tramite la chiamata vocale. eCall può anche essere attivato manualmente.

Il gestore di rete mobile riconosce che la chiamata al 112 è una eCall grazie all’“icona eCall” inserita dal modulo di comunicazione del veicolo. Il gestore di rete mobile tratta una eCall come qualsiasi altra chiamata al 112 ed **inoltra la chiamata al centro di pronto intervento più adatto** — centro di raccolta delle chiamate di emergenza (PSAP)—¹³ come definito dalle autorità pubbliche. L’operatore PSAP riceverà sia la chiamata vocale che l’MSD.

Le informazioni fornite dall’MSD sono decodificate e mostrate sullo schermo dell’operatore PSAP. **La posizione e la direzione di guida** del veicolo possono essere mostrate in un sistema d’informazione geografica. Allo stesso tempo, l’operatore è in grado di ascoltare ciò che accade nel veicolo e parlare con gli occupanti del veicolo se possibile. Questo aiuta l’operatore a capire quali servizi di emergenza è necessario inviare presso il luogo dell’incidente (ambulanza, vigili del fuoco, polizia) e comunicare rapidamente l’allarme e tutte le informazioni pertinenti al servizio giusto.

¹¹ Servizio europeo di copertura per la navigazione geostazionaria. Aumenta l’affidabilità e la precisione dei segnali GNSS (Sistema globale di navigazione via satellite).

¹² GNSS europeo che entrerà in vigore dal 2013.

¹³ PSAP: il luogo fisico che riceve per primo le chiamate d’emergenza sotto la responsabilità di un’autorità pubblica o di un’organizzazione privata riconosciute dal governo. Il PSAP più idoneo è quello definito previamente dalle autorità per coprire le chiamate d’emergenza da un dato luogo o per le chiamate d’emergenza di un certo tipo (cioè eCall).

Inoltre, l'operatore PSAP potrà informare immediatamente i centri di gestione stradale/del traffico che un incidente si è verificato in un luogo specifico, fornendo informazioni rapide ad altri utenti della strada ed impedendo in tal modo gli incidenti secondari, contribuendo a liberare la carreggiata e dunque riducendo gli ingorghi.

3. RELAZIONE SUI PROGRESSI E SUI RISULTATI

3.1. Progressi nell'attività di normalizzazione

La Commissione ha chiesto agli organismi di normalizzazione europei (ETSI¹⁴, CEN¹⁵) di preparare norme aperte per l'operazione eCall, in base alle raccomandazioni sulle quali le parti interessate si sono accordate¹⁶. Questo incarico è stato accettato dai comitati tecnici ETSI-MSG¹⁷ in collaborazione con 3GPP¹⁸ per le norme relative alla trasmissione dell'eCall e dal CEN TC 278 WG 15¹⁹ per quelle relative alla struttura dell'MSD e ai requisiti operativi dei sistemi. Le principali tappe raggiunte sono:

- Approvazione da parte del CEN della struttura dell'**insieme minimo di dati ('MSD') di eCall**. L'MSD include informazioni importanti per contribuire ad inviare i servizi al luogo dell'incidente ed accelerare l'intervento. L'MSD permette all'operatore PSAP di rispondere alla eCall anche senza interazione vocale.
- Approvazione da parte del 3GPP del **discriminatore di eCall** ("icona eCall"), incluso nella versione 8 delle caratteristiche tecniche che i sistemi di telecomunicazione mobile devono osservare. Questo discriminatore distinguerà tra le chiamate al 112 da terminali mobili e da eCall, nonché tra eCall manuali ed avviate automaticamente.

Questo permetterà agli Stati membri di progettare l'infrastruttura di risposta eCall nel modo che meglio si adatta alla propria infrastruttura di pronto intervento (cioè centralizzato/decentralizzato, stesso PSAP che riceve le chiamate del 112, o PSAP diverso con una funzione di filtro, un'organizzazione pubblica o una privata riconosciuta dall'autorità pubblica). Gli Stati membri hanno l'obbligo di informare i gestori di rete mobile che operano nel Paese del PSAP più adatto a inoltrare le chiamate eCall.

- Approvazione da parte di ETSI-MSG e 3GPP delle caratteristiche tecniche fondamentali che definiscono i **protocolli per l'invio dell'MSD** dal veicolo all'operatore PSAP. La soluzione concordata è che i dati saranno trasmessi tramite un modem in-band insieme alla chiamata vocale. È una norma aperta e non ci saranno canoni di licenza per l'utilizzo del modem in-band per il servizio eCall.
- Approvazione da parte del CEN dei **requisiti operativi fondamentali** del servizio paneuropeo eCall, in cui si definiscono i principi funzionali ed operativi generali. Si

¹⁴ Istituto europeo per la normalizzazione delle telecomunicazioni.

¹⁵ Comitato europeo di normalizzazione.

¹⁶ Gruppo di orientamento eCall: Raccomandazioni finali per l'introduzione dell'eCall paneuropeo.

¹⁷ ETSI Mobile Service Group.

¹⁸ 3rd Generation Partnership Project (Progetto di partenariato di terza generazione).

¹⁹ Comitato tecnico 278 per la telematica per il traffico e il trasporto su strada. Gruppo di lavoro 15 su eSafety.

prevede che i requisiti operativi siano completati con protocolli applicativi di alto livello entro l'autunno del 2009.

Questa serie di norme permetterà la diffusione in Europa di un servizio eCall continuo, interoperabile, affidabile e armonizzato, soggette all'applicazione delle parti interessate: costruttori di veicoli e accessori, gestori di rete mobile e Stati membri. L'elenco aggiornato delle norme può essere consultato sul sito web:

http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/ecallstandards/

3.2. Progressi nell'impegno delle principali parti interessate

3.2.1. Negoziati con l'industria automobilistica

Nel 2008, la Commissione europea ha condotto negoziati con i rappresentanti delle associazioni dei costruttori di autoveicoli (ACEA, JAMA e KAMA)²⁰ sull'introduzione volontaria di eCall in tutti i nuovi veicoli omologati.

I costruttori di autoveicoli (ACEA è stato uno dei primi firmatari del MoU per eCall) hanno ribadito il proprio impegno per eCall e si sono impegnati a offrire eCall come accessorio opzionale per i nuovi veicoli omologati appartenenti ad alcune categorie²¹ a partire dal terzo anno successivo all'approvazione di tutte le norme fondamentali (norme di comunicazione, MSD, requisiti operativi), a condizione che gli Stati membri aggiornino le proprie infrastrutture PSAP per gestire le chiamate eCall. **Inoltre, i costruttori di autoveicoli sono dell'avviso che è possibile rendere eCall un accessorio di serie fornito dalla casa costruttrice in tutti i veicoli soltanto attraverso una regolamentazione.**

Inoltre, l'industria automobilistica sostiene la coesistenza dell'eCall paneuropeo e delle **soluzioni private di chiamata d'emergenza** sviluppate da alcuni costruttori. L'industria automobilistica è inoltre interessata all'utilizzo della piattaforma eCall per offrire **servizi a valore aggiunto** per aumentare il proprio volume d'affari.

3.2.2. Stati membri

Finora, sono quindici gli Stati membri che hanno firmato il MoU per eCall: Austria, Cipro, Repubblica ceca, Estonia, Finlandia, Germania, Grecia, Italia, Lituania, Portogallo, Slovacchia, Slovenia, Spagna, i Paesi Bassi e Svezia. Inoltre, tre altri Paesi europei hanno firmato: Islanda, Norvegia e Svizzera.

Altri Stati membri hanno espresso il proprio sostegno per l'iniziativa e la propria volontà di firmare il MoU nel breve periodo: Belgio, Bulgaria, Ungheria, Lussemburgo, Romania e Polonia.

Le ragioni fornite da altri Stati membri per non avere firmato per la diffusione di eCall variano ma essenzialmente sono relative al costo dell'operazione. Alcuni Stati membri sono poco disposti ad investire nell'adattamento dei propri PSAP per ricevere le chiamate eCall poiché può comportare l'aumento del carico fiscale su tutti i cittadini, anche coloro che non

²⁰ ACEA, JAMA, KAMA: rispettivamente, associazione dei costruttori di autoveicoli europei, giapponesi e coreani.

²¹ eCall sarà introdotto dapprima nelle autovetture e nei veicoli commerciali leggeri (categorie M1 e N1) per i quali esiste un adeguato meccanismo di attivazione, e in seguito in altre categorie di veicoli.

possiedono un'automobile. Tuttavia, eCall gioverebbe a tutti i cittadini, compresi gli utenti dei trasporto pubblico e gli utenti della strada vulnerabili. Se è vero che l'adattamento dei PSAP e dell'infrastruttura di intervento comporterà alcuni costi, la diffusione di eCall in tutto lo Stato membro, e conseguentemente in tutta l'Unione europea, comporterebbe la realizzazione di significative economie di scala.

Sebbene alcuni Stati membri esitino ancora, la maggior parte è pronta a continuare con l'attivazione di eCall. Poiché al momento le principali norme fondamentali esistono²², gli Stati membri devono cominciare ad attivare la funzione eCall nella propria infrastruttura di intervento d'emergenza. Oltre alle vite umane risparmiate, l'installazione dei sistemi eCall a bordo dei veicoli e la realizzazione di economie di scala attraverso una più ampia diffusione costituirebbero un incentivo per l'industria.

3.2.3. Gestori di rete mobile

I gestori di telecomunicazione mobile devono gestire le chiamate eCall come le chiamate al 112. Devono attivare il discriminatore eCall nelle proprie reti, in modo da poter identificare le chiamate eCall e inoltrarle al PSAP più idoneo definito dai governi nazionali.

GSM Europe, l'associazione che rappresenta gli operatori di rete mobile europei, ha creato un gruppo di lavoro per elaborare strategie per la diffusione di eCall in Europa, contribuire alla normalizzazione e partecipare all'attività della European eCall Implementation Platform (piattaforma europea per l'attivazione di eCall)²³.

3.2.4. Servizi di pronto intervento

Gli Stati membri devono adattare il proprio servizio di pronto intervento, l'infrastruttura PSAP per la gestione delle chiamate eCall ed i dati contenuti nel MSD

I rappresentanti dei PSAP hanno partecipato attivamente alla definizione delle specifiche di eCall. La definizione finale del servizio corrisponde alle esigenze dei servizi di emergenza.

Per i Paesi che allo stato attuale possiedono un'infrastruttura PSAP capace di gestire le informazioni relative alla localizzazione delle chiamate mobili al 112 (E112), questo rappresenterà un investimento minimo. Per i Paesi con un sistema meno sviluppato, la progettazione del servizio eCall, compreso il discriminatore eCall, offre diverse opzioni, come la messa a punto di una piattaforma intermedia. Tuttavia, l'adattamento dell'infrastruttura PSAP è un investimento essenziale per salvare vite umane.

3.3. eCall, un'opportunità di diffondere servizi a valore aggiunto

eCall si fonda su componenti tecniche (capacità di comunicazione, elaborazione e localizzazione via satellite) che forniscono inoltre la base per diverse applicazioni a bordo del veicolo, comprese quelle richieste dalla normativa esistente o pianificata applicabile ai veicoli

²² Si veda il sito web http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/ecallstandards/.

²³ Questa piattaforma è l'organismo di coordinamento che riunisce i rappresentanti delle principali associazioni delle parti interessate e delle piattaforme nazionali. Ha come obiettivo guidare, coordinare e controllare il progresso dell'attivazione del servizio eCall in tutta Europa per assicurare una diffusione tempestiva, efficace ed armonizzata del servizio eCall in Europa. Pagina web: http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox/ecall_implementation_platform/.

commerciali o privati, quali il tachigrafo digitale, il telepedaggio o le disposizioni in materia di trasporto di merci pericolose e animali vivi.

Una razionalizzazione ed una integrazione di tutte queste applicazioni all'interno di una architettura aperta e coerente potrebbero portare ad una maggior efficacia e fruibilità, ad una riduzione dei costi e ad una estensibilità migliorata, in modo tale da permettere l'integrazione "plug and play" di future applicazioni nuove o migliorate. Tale metodo modulare permetterà facilmente l'integrazione a basso costo di funzionalità e applicazioni relative a sicurezza stradale, mobilità delle persone, supporto logistico e accesso all'informazione multimodale. La definizione del concetto di "piattaforma di bordo aperta" fa parte del piano d'azione STI, e l'introduzione di eCall basata su questo concetto contribuirebbe positivamente all'impulso dello stesso.

L'industria automobilistica, quella delle telecomunicazioni e i fornitori di servizi trarranno beneficio dai nuovi servizi basati sull'introduzione della piattaforma telematica eCall in tutti i veicoli. Ciò si rivela particolarmente prezioso in tempi di crisi.

Gli operatori stradali trarranno beneficio da un servizio di gestione degli incidenti più efficiente grazie all'immediata notifica degli incidenti fornita dal servizio eCall.

I servizi di emergenza trarranno beneficio dalla descrizione del veicolo inclusa nell'MSD. Questo fornirà informazioni sulla struttura esatta del veicolo, riducendo considerevolmente i tempi d'intervento per estrarre gli occupanti bloccati ed evitando gli eventuali incidenti (cioè mediante la conoscenza della posizione esatta delle batterie del veicolo o dei sistemi pirotecnici)²⁴.

Inoltre si prevede che saranno sviluppati dispositivi da installare dopo la vendita dei veicoli per fornire il servizio eCall nei modelli di veicoli già presenti sul mercato. Questi sistemi devono soddisfare le norme sui requisiti operativi del servizio paneuropeo eCall.

3.4. Coesistenza dell'eCall paneuropeo e di servizi privati di eCall

I servizi privati di chiamata d'emergenza a bordo del veicolo sono offerti in Europa e nel resto del mondo da diversi settori dell'industria automobilistica e da diversi fornitori di servizi (ad es. Volvo OnCall, GM OnStar, PSA, Fiat, BMW). Sono generalmente offerti in un pacchetto assieme ad altri servizi, quali l'assistenza in caso di guasto, telefonia mobile a bordo, navigazione dinamica, ecc. Le chiamate d'emergenza sono ricevute da call centre privati che inoltrano le chiamate ed i dati sugli incidenti ai PSAP in caso d'emergenza. Ogni produttore deve di volta in volta raggiungere un accordo con le autorità PSAP in ogni Paese nel quale desidera diffondere il servizio.

Sebbene questi servizi, introdotti da oltre 10 anni, abbiano mostrato la loro utilità e confermano i vantaggi che eCall può apportare, la loro penetrazione rimane bassa in Europa (meno dello 0,4% del parco veicoli). Il servizio è di solito offerto soltanto in automobili di qualità superiore e non copre tutti i Paesi in Europa.

Negli Stati membri in cui esiste un accordo per sostenere i servizi privati di eCall con una qualità del servizio simile a quella dell'eCall paneuropeo, il costruttore del veicolo sarebbe

²⁴ Si veda in merito la sezione sulla documentazione per i soccorritori (rescue sheets) nello studio dell'ADAC sugli incidenti sulla pagina web: www.adac.de/rettungskarte.

libero di scegliere il tipo di sistema supportato (eCall paneuropeo o servizio privato eCall). A tal fine, il CEN sta sviluppando requisiti operativi normalizzati per i servizi eCall offerti da terzi (TPS-ECall). In altri Stati membri, i costruttori del veicolo devono implementare il sistema paneuropeo eCall. Se l'acquirente di un veicolo non opta per la soluzione privata di eCall, il costruttore deve fornire al veicolo il sistema paneuropeo eCall.

Indipendentemente dalla soluzione scelta dal costruttore del veicolo, **un servizio di chiamata d'emergenza a bordo del veicolo**, comprendente il collegamento vocale e la fornitura almeno dell'MSD di eCall, **deve essere fornito senza soluzione di continuità in tutti gli Stati membri dell'UE.**

Quando la diffusione di eCall in Europa sarà completa, i fornitori di servizi privati eCall avranno anche la possibilità di passare all'utilizzo del eCall paneuropeo, cioè il servizio di chiamata d'emergenza a bordo del veicolo chiamerà il numero 112 mentre tutti gli altri servizi forniti rimangono inalterati.

4. RACCOMANDAZIONI

4.1. Necessità di ulteriori misure

L'obiettivo iniziale per la diffusione di eCall era il 2009. **Il progresso, tuttavia, è stato troppo lento e l'attivazione severamente ritardata**, nonostante la disponibilità di norme e la volontà della maggioranza delle parti interessate.

Il problema fondamentale per la diffusione di eCall è la necessità di un'azione simultanea di tutte le parti interessate, cioè l'industria automobilistica, i gestori di telefonia mobile, i servizi d'emergenza e gli Stati membri che devono realizzare ciascuno la propria parte del servizio. **Per trovare una soluzione a questo punto di stallo, la Commissione considera tre opzioni politiche possibili:** (1) non intervenire e lasciare l'introduzione alle forze di mercato; (2) sostenere l'introduzione volontaria da parte dell'industria o (3) rendere obbligatoria l'introduzione attraverso misure regolamentari.

(1) Per quanto riguarda l'opzione di non intervenire, i servizi privati di chiamata d'emergenza a bordo del veicolo hanno dimostrato il proprio vantaggio, ma la penetrazione del mercato è molto lenta, limitata soprattutto ai veicoli di qualità superiore e soltanto ad alcuni Paesi in Europa. Inoltre i servizi di pronto intervento devono giungere ad accordi con i differenti servizi privati, con il risultato di una maggior complessità del servizio. Chiaramente, considerato ciò che è in gioco (vite da salvare), questa opzione è inaccettabile.

(2) Il metodo volontario condurrebbe all'introduzione del servizio eCall in Europa, ma troppo lentamente. L'impegno dell'industria per offrire eCall come accessorio opzionale in tutti i veicoli di certe categorie è un passo avanti positivo, e, con il tempo, aumenterebbe la velocità di penetrazione del servizio, a condizione che i servizi di emergenza siano migliorati. Tuttavia, rendendo eCall soltanto un accessorio opzionale non si realizzerebbero le stesse economie di scala, il che potrebbe portare all'aumento del prezzo, alla diminuzione della domanda e costituire un ostacolo alla sua penetrazione e conseguentemente ai suoi vantaggi.

(3) Il metodo regolamentare significherebbe rendere eCall equipaggiamento di serie installato in tutti i nuovi veicoli in Europa, a partire da alcune categorie²¹ durante un periodo di transizione, e fornirebbe un quadro per la gestione delle chiamate eCall nelle reti di telecomunicazione e nei PSAP, basato sui regolamenti esistenti. Questo metodo metterebbe a

disposizione eCall di tutti i cittadini in Europa, ne accelererebbe l'adozione e libererebbe tutto il potenziale di eCall per salvare vite umane e limitare la gravità delle lesioni. Inoltre si prevede che la certezza creata dal metodo regolamentare acceleri l'introduzione dei sistemi eCall da parte dei costruttori di autoveicoli, stimolando in questo modo l'introduzione del servizio anche prima che diventi obbligatorio, e allo stesso tempo stimolando il mercato dei servizi telematici in Europa.

4.2. Azione proposta

Le misure proposte di seguito hanno lo scopo di rendere il servizio paneuropeo eCall una realtà in Europa. Le parti interessate devono adottare le seguenti misure:

- (1) La Commissione, gli Stati membri e tutte le altre parti interessate sosterranno attivamente l'attività della piattaforma europea per l'attivazione di eCall (EeIP)²³ e dei suoi gruppi di lavoro, al fine di assicurare la pubblicazione tempestiva di tutte le definizioni, orientamenti e buone pratiche per la diffusione efficace ed armonizzata del servizio eCall in Europa.
- (2) La Commissione, assieme agli Stati membri ed altre parti interessate, avvierà campagne di sensibilizzazione coordinate al fine di aumentare la comprensione e la domanda del servizio.
- (3) Gli Stati membri, le organizzazioni di PSAP, l'industria automobilistica e quella delle telecomunicazioni, assieme alle altre parti interessate, porteranno a termine progetti pilota pre-diffusione tenendo in considerazione le norme in approvazione. La Commissione può fornire finanziamenti a sostegno di tali progetti mediante il programma per la competitività e l'innovazione (PCI).

Lo scopo finale è raggiungere la piena attivazione del servizio paneuropeo eCall e renderlo equipaggiamento di serie in tutti i nuovi veicoli omologati in Europa. La Commissione controllerà l'efficacia del metodo volontario descritto in precedenza. Se non saranno raggiunti notevoli progressi entro la fine del 2009, relativamente tanto alla disponibilità del dispositivo eCall nei veicoli, quanto all'investimento necessario per le infrastrutture dei PSAP, la Commissione progetterà l'adozione delle seguenti misure regolamentari nel 2010:

- (1) Una raccomandazione agli Stati membri rivolta ai gestori di rete mobile sulla trasmissione di eCall, compreso l'MSD dai sistemi a bordo del veicolo ai PSAP. Gli orientamenti sarebbero basati sul numero unico di emergenza europeo migliorato con capacità di localizzazione (E112)²⁵ e sulla serie di norme relative alla trasmissione del eCall.
- (2) Una proposta di regolamento a norma della legislazione di omologazione dei veicoli²⁶ per l'introduzione obbligatoria del dispositivo a bordo del veicolo del servizio eCall in

²⁵ Direttiva 2002/22/CE del 7 marzo 2002 "direttiva servizio universale" e raccomandazione 2003/558/CE della Commissione del 25 luglio 2003 sul trattamento delle informazioni relative alla localizzazione del chiamante sulle reti di comunicazione elettronica ai fini della fornitura di servizi di chiamata di emergenza con capacità di localizzazione.

²⁶ Direttiva 2007/46/CE relativa all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli.

nuovi veicoli omologati in Europa a partire da alcune categorie²¹, in base ai requisiti operativi approvati dagli organismi di normalizzazione europei.

- (3) La valutazione di una possibile misura regolamentare per l'adattamento necessario dell'infrastruttura PSAP richiesta per la ricezione e gestione adeguate delle chiamate eCall, nel quadro della proposta di direttiva in materia di diffusione dei STI in Europa⁷. Il conseguente regolamento, che richiederebbe agli Stati membri di prendere i provvedimenti necessari per l'attivazione di eCall, sarebbe basato sulle raccomandazioni della piattaforma europea per l'attivazione di eCall (EeIP).

5. CONCLUSIONI

eCall è stato identificato come uno dei sistemi di trasporto intelligenti più efficienti e a basso costo per la sicurezza stradale che può essere diffuso a breve termine. La tecnologia è matura e gli organismi per la normalizzazione europei hanno pubblicato le norme richieste per assicurare un funzionamento affidabile ed interoperabile del servizio eCall in Europa. I cittadini riconoscono il suo valore e desiderano un eCall accessibile con il loro prossimo veicolo. Il Parlamento europeo e la maggior parte degli Stati membri hanno assicurato il loro pieno appoggio al servizio eCall. Le parti interessate hanno unito le forze nella piattaforma europea per l'attivazione di eCall per assicurare una diffusione armonizzata e tempestiva del servizio in Europa.

Adesso è tempo di iniziare a diffondere i sistemi nei veicoli, nelle reti di comunicazione mobile e nelle infrastrutture dei servizi di emergenza. In questa comunicazione, la Commissione propone misure per accelerare l'introduzione di eCall come parte dell'equipaggiamento di tutti i nuovi veicoli in Europa. Il risparmio di 2 500 vite umane all'anno e la riduzione della sofferenza di migliaia di famiglie non devono essere ulteriormente ritardati. Qualora il metodo volontario non raggiungesse l'obiettivo di introdurre il servizio eCall in Europa, la Commissione studierà la possibilità di introdurre nel 2010 nuove misure regolamentari per rendere il sistema eCall equipaggiamento di serie nei nuovi veicoli omologati in Europa, per ridurre il costo dei sistemi ed assicurare la diffusione in tutti i Paesi europei.