

**IT**

**IT**

**IT**



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles,  
COM(2005) xxx

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

**Seconda comunicazione su eSafety  
METTERE eCALL A DISPOSIZIONE DEI CITTADINI**

## 1. INTRODUZIONE

Nella comunicazione **i2010 – Una società europea dell’informazione per la crescita e l’occupazione** la Commissione presenta la sua strategia per la società dell’informazione fino al 2010. L’iniziativa i2010 riconosce l’importanza del settore dei trasporti, che rappresenta il 10% del PIL e dell’occupazione in Europa, e l’importanza di tale settore per la ricerca e lo sviluppo delle tecnologie dell’informazione e della comunicazione (TIC). In effetti, **servizi di mobilità e trasporti sicuri ed efficienti** sono fondamentali per conseguire gli obiettivi di Lisbona in materia di crescita e di occupazione.

La Commissione utilizzerà tutti gli strumenti in suo possesso - strumenti normativi nel settore delle telecomunicazioni, fondi di ricerca e iniziative politiche - per contribuire al progresso verso tali obiettivi. A tal fine, nell’ambito della **strategia i2010**<sup>1</sup>, la Commissione avvierà l’iniziativa faro “**L’automobile intelligente**”.

La presente comunicazione, relativa alle azioni urgenti e pratiche per **lanciare eCall, la chiamata paneuropea di emergenza a bordo dei veicoli**, rappresenta il primo elemento costitutivo dell’iniziativa “automobile intelligente”<sup>2</sup>.

Migliorare la sicurezza stradale costituisce un imperativo umano ed economico. Nel 2004 sulle strade dei 25 Stati membri dell’Unione europea sono morte 43 000 persone a causa di incidenti. Senza misure urgenti sarà impossibile centrare l’ambizioso obiettivo di ridurre tale numero a 25 000 morti per incidenti stradali entro il 2010<sup>3</sup>. La carneficina sulle strade europee proseguirà e continuerà a provocare sofferenze umane indicibili. I costi per il nostro sistema sanitario rimarranno ingenti e le nostre economie dovranno sopportare il peso della perdita di produttività e dei danni materiali su vasta scala.

Le tecnologie in grado di salvare vite e attenuare la gravità delle ferite esistono già. Nella prima comunicazione su eSafety<sup>4</sup> la Commissione ha proposto iniziative per lo sviluppo e l’introduzione di **sistemi di sicurezza per veicoli intelligenti** che si avvalgono di TIC avanzate. Tali sistemi sono in grado di prevenire gli incidenti, limitarne la gravità e assistere nel soccorso delle vittime.

Dalla data di adozione della prima comunicazione su eSafety sono stati compiuti progressi significativi e numerose tecnologie, sistemi e servizi di eSafety sono pronti per l’introduzione nell’utilizzo pratico. Uno di tali sistemi è **la chiamata paneuropea di emergenza a bordo dei veicoli, eCall**.

In caso di incidente, il dispositivo eCall a bordo dell’automobile esegue una chiamata di emergenza indirizzata al servizio di soccorso più prossimo. Il dispositivo eCall può essere attivato manualmente, ma in caso di incidente grave la chiamata è inoltrata automaticamente. La caratteristica che rende eCall un vero dispositivo salvavita è la sua capacità di fornire informazioni accurate circa l’ubicazione del luogo dell’incidente: i servizi di soccorso sono

---

<sup>1</sup> Comunicazione della Commissione: i2010 – Una società europea dell’informazione per la crescita e l’occupazione, COM(2005) 229 def. dell’1.6.2005.

<sup>2</sup> Nel contesto della comunicazione i2010, per “automobile” si intendono automobili, autocarri, autobus e motocicli.

<sup>3</sup> Programma di azione europeo per la sicurezza stradale - Dimezzare il numero di vittime della strada nell’Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa, COM 2003(311) def. del 2.6.2003.

<sup>4</sup> Tecnologie dell’informazione e delle comunicazioni per veicoli sicuri e intelligenti, COM(2003) 542 def. del 15.9.2003.

avvisati immediatamente e conoscono esattamente la loro destinazione. Ciò garantisce una drastica riduzione dei tempi di soccorso.

L'introduzione su ampia scala di eCall è un obiettivo prioritario dell'iniziativa eSafety. A partire dal 2002 i soggetti interessati hanno lavorato insieme e hanno elaborato un piano di attuazione di eCall. **In assenza di iniziative urgenti da parte degli Stati membri, tuttavia, l'introduzione di eCall potrebbe subire un ritardo significativo.**

## **2. VERSO IL SERVIZIO DI CHIAMATA PANEUROPEA DI EMERGENZA A BORDO DEI VEICOLI (eCALL)**

Una raccomandazione fondamentale della prima comunicazione eSafety era **l'attivazione di un servizio paneuropeo armonizzato di chiamata d'emergenza a bordo dei veicoli (eCall)**, basato sul numero unico europeo di emergenza 112.

Ogni anno in Europa si verificano oltre 1,7 milioni di incidenti che richiedono un intervento medico e molti altri che necessitano di altri tipi di assistenza. Dopo un incidente le persone coinvolte possono trovarsi in stato di shock, non conoscere la loro posizione, essere impossibilitati a comunicarla o non essere in grado di utilizzare un telefono cellulare. In tutti questi casi eCall è di aiuto: può ridurre drasticamente i tempi di risposta dei soccorsi, salvare vite e limitare la gravità delle ferite. Una volta implementato, i vantaggi socioeconomici offerti dal servizio eCall saranno enormi.

Sono stati realizzati progressi significativi verso l'introduzione su piena scala di eCall. **Il gruppo di orientamento eCall**, che era stato istituito per studiarne l'attuazione, **ha fissato il 2009 quale termine per la piena introduzione.**

La realizzazione di una catena completa di soccorso per eCall, tuttavia, necessita della cooperazione di numerose autorità; tale cooperazione ha tardato ad arrivare e in numerosi Stati membri è completamente assente. Si riconosce la necessità di modernizzare i servizi di soccorso, ma non vengono adottate misure pratiche a causa della mancanza di fondi o di difficoltà organizzative.

**La Commissione esorta fermamente i governi nazionali e regionali ad agire e ad investire nella necessaria infrastruttura di soccorso per eCall, in vista del lancio del servizio paneuropeo completo nel 2009.**

### **2.1 Come funziona eCall?**

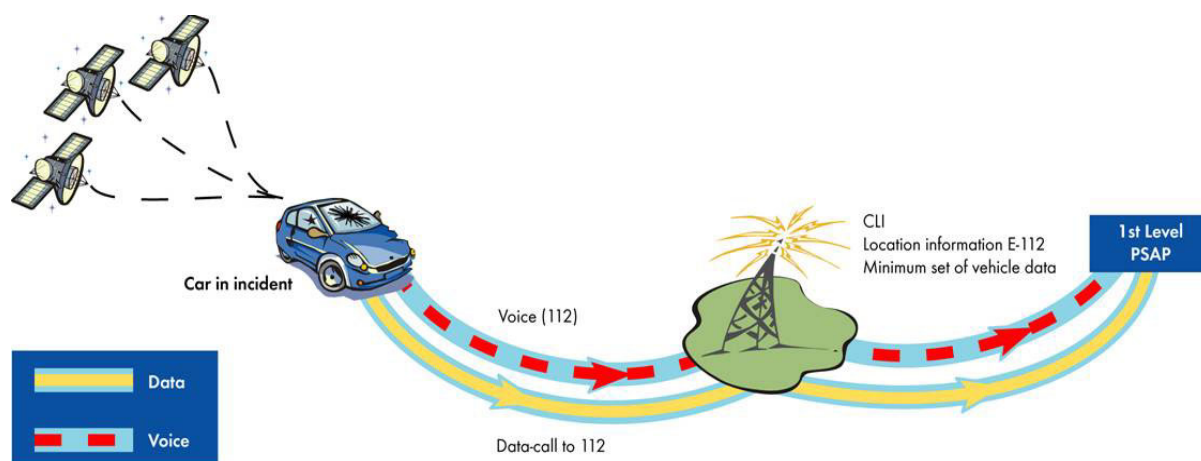
Il servizio eCall a bordo dei veicoli è una chiamata di emergenza attivata o manualmente da parte degli occupanti del veicolo oppure automaticamente, dopo un incidente, attraverso l'attivazione di sensori montati sul veicolo. Una volta attivato, **il dispositivo eCall di bordo esegue una chiamata di emergenza, sia vocale che con trasmissione di dati, direttamente ai servizi di soccorso più prossimi** (in genere, al più vicino centro di raccolta delle chiamate di emergenza (*Public Safety Answering Point, PSAP*) 112), cfr. figura 1. La chiamata vocale consente agli occupanti del veicolo di comunicare con l'operatore eCall appositamente addestrato. Allo stesso tempo, l'operatore eCall che risponde alla chiamata vocale riceve anche un **insieme minimo di dati**.

Questo insieme minimo di dati contiene informazioni sull'incidente, compresa l'ora e il luogo preciso dell'incidente, l'identificazione dei veicoli, lo stato eCall (come minimo l'indicazione

se il dispositivo eCall è stato attivato manualmente o automaticamente) e informazioni su un possibile fornitore di servizi.

## 2.2 Perché eCall è necessario?

In base ai risultati di un'analisi condotta dal progetto E-MERGE<sup>5</sup> finanziato dalla Commissione europea, un sistema eCall che invia le coordinate esatte del luogo dell'incidente al PSAP e ai servizi di soccorso è in grado di assicurare **una riduzione dei tempi di risposta all'incidente di circa il 50% nelle zone rurali e fino al 40% nelle aree urbane**. Nel caso di infortuni gravi, un intervento più tempestivo dell'assistenza medica dopo l'incidente può ridurre in modo significativo il tasso di mortalità e la gravità dei traumi. Nella medicina infortunistica ciò è noto come il principio dell'ora cruciale ("Golden Hour Principle").



**Figura 1:** il principio di funzionamento di eCall

Le stime del rapporto costi-benefici di eCall calcolate nell'ambito del progetto E-MERGE e dello studio SEiSS<sup>6</sup> **indicano che nell'UE-25 è possibile salvare fino a 2 500 vite ogni anno, con una riduzione fino al 15% della gravità delle ferite**. Tali stime sono fondate sulla base dati CARE degli incidenti stradali<sup>7</sup> del 2002.

Oltretutto, gli incidenti stradali provocano ingorghi e, talvolta, incidenti secondari. Grazie alla riduzione dei tempi di soccorso, eCall può contribuire alla riduzione degli ingorghi. **Gli studi citati in precedenza indicano che tale riduzione può raggiungere il 20%**. Gli altri automobilisti potrebbero inoltre essere informati più tempestivamente dell'incidente.

Tenuto conto delle stime effettuate nello studio SEiSS sull'impatto complessivo di eCall, il risparmio annuale in termini di costi legati agli incidenti può essere stimato fino a 22 miliardi EUR, mentre quello in termini di costi dovuti agli ingorghi fino a 4 miliardi EUR, per un **risparmio complessivo annuale che può raggiungere 26 miliardi EUR**. Confrontati con i vantaggi ottenibili, gli investimenti necessari sono relativamente contenuti: 150 EUR per veicolo e fino a 50 000 EUR per l'aggiornamento dei centri di raccolta delle chiamate di

<sup>5</sup> Cfr. <http://www.gstforum.org/en/subprojects/rescue/>

<sup>6</sup> *Exploratory Study on the potential socio-economic impact of the introduction of Intelligent Safety Systems in Road Vehicles* (Studio esplorativo sul potenziale impatto socioeconomico dell'introduzione dei sistemi di sicurezza intelligenti nei veicoli stradali), cfr. [http://europa.eu.int/information\\_society/activities/esafety/call\\_4/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/information_society/activities/esafety/call_4/index_en.htm).

<sup>7</sup> [http://europa.eu.int/comm/transport/care/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/care/index_en.htm)

emergenza (PSAP)<sup>8</sup>. Sulla base di tale investimento iniziale per i PSAP, e aggiungendo i costi richiesti dalla la formazione del personale e per garantire un adeguato supporto linguistico, **i costi annuali complessivi si elevano fino a 4 550 milioni EUR** nell'UE-25, ivi compresi i costi per i sistemi di bordo. Per calcolare tale importo, si è stimato che il numero di PSAP necessari nell'UE 25 sia pari, mediamente, a un PSAP ogni 31 000 abitanti, con 60 addetti per PSAP.

Le cifre riportate in precedenza **evidenziano che eCall presenta un rapporto benefici-costi estremamente favorevole**. Anche sottostimando il tasso di successo in presenza di eventuali costi superiori, il rapporto benefici-costi resta positivo, confermando la validità dell'investimento nel servizio eCall.

### 2.3 Perché eCall utilizza il 112?

L'obiettivo del progetto eCall consiste nell'attuazione di **un servizio paneuropeo di emergenza che possa essere utilizzato da tutti i veicoli in Europa**, indipendentemente dalla marca, dal paese di immatricolazione e dal luogo in cui si trovano. I cittadini europei utilizzano sempre più e sempre più spesso l'auto per viaggiare all'estero e, conseguentemente, un servizio che sia in grado di operare a livello europeo costituisce la condizione "sine qua none" per l'attuazione di eCall.

**Il numero unico europeo di emergenza 112** è stato introdotto per offrire questo tipo di servizio per le chiamate di emergenza con una decisione del Consiglio del 1991<sup>9</sup>. Le chiamate a questo numero sono **inoltrate al più vicino centro di raccolta delle chiamate di emergenza (PSAP)** nei vari paesi europei. Le chiamate possono essere effettuate gratuitamente da qualsiasi apparecchio telefonico e sono in genere instradate su linee prioritarie.

Un numero sempre maggiore dei 180 milioni di chiamate annuali ai servizi di emergenza **viene effettuato da telefoni cellulari** (attualmente il 60-70%). **Per circa il 15% di esse risulta impossibile determinare con precisione il luogo di chiamata**, ciò comportando ritardi significativi e, talvolta, l'impossibilità di inviare soccorsi.

La direttiva sul servizio universale adottata nel 2002<sup>10</sup> sancisce l'obbligo per **i gestori delle reti telefoniche pubbliche di mettere a disposizione** dei servizi di soccorso, nella misura in cui sia tecnicamente fattibile, **le informazioni relative all'ubicazione del chiamante**<sup>11</sup>. Le chiamate al numero 112 contenenti informazioni relative all'ubicazione sono note come chiamate E112.

---

<sup>8</sup> Stime dello studio SeiSS basate sulla produzione a regime dell'unità di bordo e l'aggiornamento di PSAP che sono già in grado di elaborare le informazioni di posizione nelle chiamate E112.

<sup>9</sup> Decisione del Consiglio, del 29 luglio 1991, sull'introduzione di un numero unico europeo per chiamate di emergenza (91/396/CEE), pubblicata nella GU L 217 del 6.8.1991.

<sup>10</sup> Direttiva 2002/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 marzo 2002, relativa al servizio universale e ai diritti degli utenti in materia di reti e di servizi di comunicazione elettronica (direttiva servizio universale); pubblicata nella GU L 108 del 24.4.2002.

<sup>11</sup> Per tutte le chiamate al numero 112, l'esercente della rete può inviare le informazioni relative all'ubicazione (*push*) oppure renderle disponibili su richiesta (*pull*). Questa funzione, in corso di introduzione in circa il 50% degli Stati membri, è denominata 112 avanzato o E112. Le informazioni relative all'ubicazione derivano in molti casi dalla posizione della cella senza fili (il cosiddetto Cell-ID).

L'aggiunta della funzione di rilevamento dell'ubicazione del chiamante per la gestione delle chiamate E112 nell'ambito dei PSAP apporta vantaggi anche a eCall. Una volta compiuto tale investimento, i costi per adattare i PSAP al sistema eCall si considera siano relativamente contenuti. **L'utilizzo del 112 consente di realizzare un servizio eCall veramente paneuropeo, in base alle direttive approvate, con un investimento relativamente basso.**

La direttiva relativa alla tutela della privacy e alle comunicazioni elettroniche<sup>12</sup> contiene clausole per la salvaguardia dei dati personali e la tutela della privacy nelle comunicazioni elettroniche. In caso di una reale emergenza, tuttavia, si ritiene che l'esigenza di soccorso prevalga sulla tutela della vita privata. La direttiva consente, pertanto, alle organizzazioni preposte alla gestione delle chiamate di emergenza di elaborare informazioni relative all'ubicazione e altri dati personali.

#### **2.4 Tabella di marcia per un'introduzione su larga scala entro il 2009**

**Il "Gruppo di Orientamento" eCall è stato istituito per elaborare un'architettura di riferimento ed un modello commerciale per eCall**, nonché per definire il ruolo degli operatori pubblici e privati coinvolti nell'iniziativa, vale a dire, gli Stati membri, la Commissione, i gestori delle reti di telecomunicazioni, gli operatori dei PSAP, i costruttori di automobili, i fornitori di apparecchiature, i gestori delle reti autostradali, i club automobilistici, il settore delle assicurazioni e i fornitori di servizi.

Il gruppo di orientamento ha prodotto **un protocollo d'intesa (PI)<sup>13</sup> sulla realizzazione di eCall. Il PI è finalizzato a garantire il funzionamento di eCall in tutti gli Stati membri dell'UE.** Esso vincola gli operatori ad attuare il servizio eCall congiuntamente sulla base dell'architettura e delle specifiche d'interfaccia comuni approvate, compresi i dati minimi richiesti (DMR). Il PI è stato firmato dalla Commissione europea, da ACEA per conto dell'industria automobilistica e dal partenariato plurisetoriale ERTICO per conto dei suoi membri nell'agosto 2004. Il PI ha raccolto finora oltre 50 firme.

**I partner di eSafety hanno approvato la tabella di marcia per l'introduzione di eCall** riportata nella figura 2. Le date fondamentali sono le seguenti:

- a) Accordo sul piano di introduzione, sul modello commerciale e sugli standard di eCall entro la fine del 2005
- b) Specifica completa del sistema eCall a bordo dei veicoli e inizio dello sviluppo entro la metà del 2006
- c) Prove sul campo su scala reale con i primi utilizzatori nel 2007
- d) Introduzione di eCall come apparecchiatura standard su tutti i veicoli commercializzati dopo il settembre 2009.

Per garantire il funzionamento della tecnologia eCall, i servizi di emergenza dell'UE dovranno equipaggiare o aggiornare i rispettivi PSAP entro e non oltre la fine del 2007, per consentire loro di elaborare le informazioni relative all'ubicazione trasmesse da eCall.

---

<sup>12</sup> Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche.

<sup>13</sup> "Memorandum of Understanding for Realisation of Interoperable In-Vehicle eCall" (Protocollo d'intesa per la realizzazione della chiamata interoperabile a bordo dei veicoli, eCall), cfr. [www.eScope.info](http://www.eScope.info)

# eCall - Plan to Success

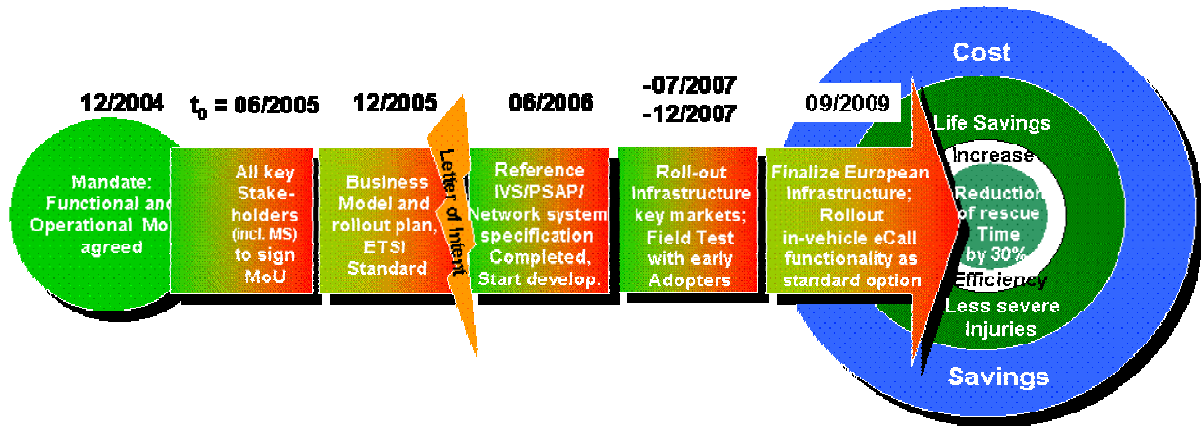


Figura 2: tabella di marcia per l'introduzione di eCall

### 3. AZIONI PER METTERE eCALL A DISPOSIZIONE DEI CITTADINI ENTRO IL 2009

Con l'impegno dell'industria e degli operatori del settore pubblico eCall può diventare una realtà. **L'industria è pronta a dotare tutti i nuovi veicoli di dispositivi eCall** a partire dai modelli che saranno commercializzati dopo il settembre 2009. Senza il pieno impegno degli Stati membri non vi sarà alcun investimento da parte dell'industria automobilistica. Tutti gli operatori devono **agire insieme** per promuovere eCall in sede nazionale e internazionali, in particolare nell'ambito del forum eSafety.

#### 3.1 Azioni per gli Stati membri

##### 1. Gli Stati membri devono firmare il PI

Gli Stati membri devono firmare immediatamente il protocollo d'intesa a un livello adeguato e impegnarsi ad attuare il servizio eCall paneuropeo. A tutt'oggi il PI è stato firmato da oltre 50 soggetti, ma da soli due Stati membri (Finlandia e Svezia). **L'assenza delle firme, in particolare da parte degli Stati membri, minaccia di ritardare l'attuazione di eCall e indebolisce l'impegno da parte dell'industria.**

##### 2. Gli Stati membri devono promuovere il 112 e l'E112

Il numero unico europeo di emergenza 112 è utilizzato in 24 Stati membri<sup>14</sup>. Il numero, tuttavia, è **utilizzato in parallelo con altri numeri di emergenza nazionali**, ed è un numero unico esclusivamente in Danimarca e nei Paesi Bassi. La maggioranza degli Stati membri, inoltre, ha tardato ad incoraggiare gli operatori delle reti pubbliche senza fili a fornire informazioni relative all'ubicazione (E112). Dato che eCall è basato sul 112 e sull'E112, **gli Stati membri devono promuovere l'uso del 112 e adottare misure per accelerare l'introduzione delle informazioni relative all'ubicazione nelle loro reti pubbliche senza**

<sup>14</sup> Una procedura d'infrazione contro la Polonia è già stata avviata nel marzo 2005.

fili.

**3. Gli Stati membri devono aggiornare i loro PSAP per gestire le chiamate E112 comprensive di informazioni relative all'ubicazione e le chiamate eCall**

Gli Stati membri si devono impegnare a garantire l'introduzione di progetti adeguati per l'aggiornamento dell'infrastruttura dei centri di raccolta delle chiamate di emergenza (PSAP) per l'elaborazione delle informazioni relative all'ubicazione e di altre informazioni contenute nelle chiamate eCall eseguite da veicoli, entro e non oltre la fine del 2007. Per garantire anche la conformità con la normativa sul numero E112, gli Stati membri devono aggiornare i loro PSAP in primo luogo per la gestione delle informazioni relative all'ubicazione contenute nelle chiamate E112 e, in seguito, devono eseguire aggiornamenti gradualmente per assicurare la gestione delle chiamate eCall, in base alle norme che l'ETSI sta elaborando.

**4. Gli Stati membri devono fornire servizi di emergenza con funzione di ubicazione e un supporto linguistico adeguati.**

Gli Stati membri devono garantire che i loro PSAP siano in grado di gestire adeguatamente le chiamate eCall eseguite a bordo dei veicoli, che il personale sia addestrato in questo senso e che sia assicurato un adeguato supporto linguistico. Essi dovranno inoltre aggiornare l'intera catena del servizio di emergenza (i PSAP, lo smistamento dei servizi, i veicoli di emergenza e i centri di pronto soccorso ospedalieri) con appositi strumenti basati sulle TIC che garantiranno una risposta rapida e affidabile agli incidenti automobilistici e trarranno pieno vantaggio dalle informazioni fornite dalle chiamate eCall eseguite dai veicoli. Il progetto RESCUE<sup>15</sup> ha iniziato ad elaborare un piano per l'intera catena di soccorso.

### **3.2 Promozione di eCall nelle sedi nazionali e internazionali**

La Commissione raccomanda fermamente agli Stati membri di istituire **piattaforme nazionali** per promuovere eCall con la partecipazione dei ministeri pertinenti (trasporti, telecomunicazioni e interno) comprese le autorità responsabili dei servizi d'emergenza, nonché l'industria privata e i fornitori di servizi. La Commissione lancerà, a sostegno delle iniziative nazionali, una campagna per la promozione dei numeri 112, E112 e del servizio eCall e organizzerà conferenze per lo scambio delle migliori pratiche.

La Commissione proporrà al comitato sulla protezione civile la creazione di un **sottogruppo che si occupi delle comunicazioni d'emergenza**, 112, E112 ed eCall. Gli Stati membri devono sostenere il lavoro di questo sottogruppo al fine di risolvere le questioni ancora aperte relative agli investimenti sul numero interoperativo paneuropeo E112 e sul servizio eCall nei rispettivi paesi.

Tutti i soggetti coinvolti in eSafety devono sostenere il lavoro del **gruppo di orientamento eCall** e utilizzare questa sede per risolvere le questioni ancora aperte relative all'introduzione del servizio paneuropeo eCall entro il 2009. Per fare ciò si dovrà raggiungere un accordo sulle specifiche del sistema montato a bordo dei veicoli, sul modello commerciale per eCall e si dovranno realizzare prove sul campo.

**Il forum eSafety** è un'importante piattaforma europea per il proseguimento del dialogo sull'accelerazione dello sviluppo, dell'introduzione e dell'utilizzo di sistemi di sicurezza per

---

<sup>15</sup> RESCUE fa parte del progetto integrato GST, cfr. [http://www.gstforum.org/en/7\\_sub-projects/rescue\\_rsq/](http://www.gstforum.org/en/7_sub-projects/rescue_rsq/)

veicoli intelligenti in Europa. La Commissione organizzerà, a scadenze periodiche, incontri ad alto livello e riunioni plenarie del forum. Questi permetteranno a tutti i soggetti interessati di seguire costantemente i progressi compiuti nell'introduzione di eCall e di adottare, se necessario, ulteriori misure.

eCall deve poter funzionare su tutte le reti GSM e 3G in Europa. La standardizzazione della transazione eCall e dei protocolli di trasferimento dati tra il terminale eCall a bordo del veicolo e i PSAP assume, pertanto, un'importanza fondamentale. La Commissione ha chiesto a ETSI di accelerare la standardizzazione di eCall e di collaborare con il CEN per quanto necessario. **L'ETSI dovrebbe presentare una prima bozza delle norme per eCall entro la fine del 2005.**

#### **4. COSTRUIRE UN FUTURO PIÙ SICURO GRAZIE A eSAFETY E AD ALTRE INIZIATIVE DELLA COMMISSIONE**

L'iniziativa eSafety è parte della **strategia globale della Commissione** per migliorare la sicurezza stradale e l'efficienza dei trasporti in Europa, mantenendo e migliorando, al tempo stesso, la competitività delle industrie coinvolte, e in particolare del settore automobilistico.

Nell'ambito della sicurezza stradale, l'**iniziativa eSafety** è riconosciuta in tutto il mondo. Il servizio eCall è un punto prioritario di eSafety che ha raggiunto la maturità. Nell'ambito del forum eSafety sono stati costituiti undici gruppi di lavoro che stanno producendo i primi risultati, non solo in materia di eCall. La Commissione è attiva anche **sul piano normativo** e nella promozione della sicurezza stradale nell'ambito di iniziative congiunte.

Conseguentemente all'iniziativa eSafety e ai programmi di ricerca finanziati dalla Comunità, sistemi di sicurezza attiva e di assistenza avanzata al guidatore quali l'ESP, l'ACC, il sistema di avviso di uscita dalla corsia e quello per l'attenuazione delle collisioni sono pronti per la commercializzazione su vasta scala. La Commissione moltiplicherà gli sforzi per promuovere l'attuazione volontaria di tali sistemi.

##### **4.1 eSafety**

**L'interazione uomo-macchina (*Human Machine Interaction, HMI*)** è un argomento prioritario in eSafety. Il gruppo di lavoro HMI è stato istituito nel 2003 con il mandato di analizzare la situazione nell'attuazione dei cosiddetti **principi europei**<sup>16</sup> in materia di interfaccia uomo-macchina. Tale analisi è stata eseguita sulla base delle relazioni degli Stati membri. Il gruppo si è concentrato sui punti problematici dell'HMI, quali l'introduzione di dispositivi nomadi e la sempre maggiore complessità dei nuovi sistemi a bordo dei veicoli. Il gruppo di lavoro ha pubblicato la sua relazione finale nel febbraio 2005. La Commissione intende presentare una raccomandazione sull'HMI con principi europei rinnovati, basandosi sulle conclusioni di tale relazione.

**Le informazioni in tempo reale sulla viabilità e sui viaggi (*Real-time traffic and travel information, RTTI*)** costituiscono un'altra priorità. Il gruppo di lavoro RTTI del forum eSafety mira a individuare e rimuovere gli ostacoli all'implementazione su scala europea dei

---

<sup>16</sup> Raccomandazione della Commissione, del 21 dicembre 1999, relativa ai sistemi sicuri e efficienti di informazione e comunicazione di bordo: principi europei in materia di interfaccia uomo-macchina, GU L 19 del 25.1.2000.

servizi RTTI, quali la limitata disponibilità di informazioni sul traffico, le difficoltà nel definire i ruoli del settore pubblico e di quello privato, la disponibilità di capacità di trasmissione e le difficoltà relative al modello commerciale. L'operato del gruppo di lavoro tiene conto della raccomandazione della Commissione sui servizi telematici di informazione sulla viabilità e sui viaggi (TTI) in Europa<sup>17</sup>. L'obiettivo fissato dal gruppo di lavoro RTTI prevede che tutti i paesi dell'Unione europea accettino di estendere l'installazione della catena di informazioni necessaria per i servizi di informazioni in tempo reale sulla viabilità e sui viaggi al fine di coprire l'80% della popolazione dell'UE con i servizi standardizzati entro il 2010. Il gruppo pubblicherà la sua relazione finale entro la fine del 2005.

**Il gruppo di lavoro Comunicazione ai consumatori del forum eSafety** sta studiando le possibili modalità per comunicare agli utilizzatori i vantaggi dei sistemi eSafety al fine di sensibilizzare i cittadini al loro utilizzo. Tale attività è fondamentale per accrescere la richiesta di tali sistemi da parte degli utilizzatori e migliorare le prospettive commerciali del servizio. Il gruppo ha analizzato le buone pratiche e gli "insegnamenti" delle campagne e delle iniziative di sensibilizzazione degli utilizzatori svoltesi in precedenza, nonché gli schemi di penetrazione di alcuni sistemi precedenti. Il gruppo propone di creare una "piattaforma per le comunicazioni" di tutti i soggetti interessati e la creazione di un marchio eSafety. Tale proposta è stata inserita nella prima relazione intermedia del gruppo di lavoro del maggio 2005 ed è attualmente in discussione presso gli altri gruppi di eSafety, compreso il gruppo sulle Tabelle di marcia di attuazione.

#### 4.2 Altre azioni della Commissione

**Nel 2005 la Commissione ha istituito un gruppo di alto livello per un'industria automobilistica dell'UE competitiva.** Tale gruppo, denominato CARS 21, riunisce la Commissione europea, i leader dell'industria automobilistica, il Parlamento europeo, i sindacati, le ONG e gli utilizzatori ed ha il compito di elaborare una strategia integrata per lo sviluppo sostenibile dell'industria, definire le migliori strategie normative possibili e fissare le condizioni necessarie per l'innovazione.

La Commissione presenterà, sempre nel 2005, un **Riesame intermedio del programma d'azione in materia di sicurezza stradale** nell'ambito del quale saranno valutati i progressi compiuti nella realizzazione dell'obiettivo di dimezzare il numero di vittime sulle strade europee entro il 2010.

### 5. CONCLUSIONI

Le tecnologie e i sistemi in grado di salvare vite e attenuare la gravità delle ferite provocate dagli incidenti stradali esistono già. L'iniziativa eSafety mette tali sistemi, basati sull'utilizzo avanzato delle TIC, a portata degli utenti della strada. eCall è il primo servizio di questo tipo: a regime, potrà salvare fino a 2 500 vite all'anno e garantirà importanti vantaggi socioeconomici. eCall migliora direttamente la qualità di vita di tutti i 454 milioni di cittadini europei.

La sfida è garantire l'introduzione su vasta scala di eCall in Europa. La tecnologia è pronta e l'industria si è impegnata. È ora il turno degli Stati membri di impegnarsi e di investire nella necessaria infrastruttura dei rispettivi servizi di emergenza.

---

<sup>17</sup> Raccomandazione della Commissione, GU L 199 del 24.7.2001, pag. 20.

L'aggiornamento dei sistemi d'emergenza comporta costi, ma il rapporto benefici-costi previsto è favorevole. Una volta eseguiti gli investimenti, emergeranno vantaggi aggiuntivi. La Commissione invita con forza gli Stati membri ad agire immediatamente sulla base delle raccomandazioni contenute nella presente comunicazione. La Commissione seguirà i progressi da vicino e, nel caso l'introduzione di eCall non progredisca secondo le scadenze presentate nella tabella di marcia, valuterà l'adozione di ulteriori misure.