

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2016/209 DELLA COMMISSIONE

del 12 febbraio 2016

relativa ad una richiesta di normazione rivolta alle organizzazioni europee di normazione riguardante i sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nelle aree urbane a sostegno della direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto

[notificata con il numero C(2016) 808]

(I testi in lingua tedesca, francese e inglese sono i soli facenti fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sulla normazione europea, che modifica le direttive 89/686/CEE e 93/15/CEE del Consiglio nonché le direttive 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la decisione 87/95/CEE del Consiglio e la decisione n. 1673/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 10, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Conformemente all'articolo 8 della direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, la Commissione può richiedere alle organizzazioni europee di normazione (OEN) di elaborare le norme necessarie a garantire l'interoperabilità, la compatibilità e la continuità per la diffusione e l'utilizzo operativo degli ITS. Tali norme si iscrivono nell'ambito degli articoli 2 e 3, dell'articolo 4, paragrafo 1, e dell'allegato I della direttiva 2010/40/UE per le azioni e i settori prioritari specifici nel campo degli ITS. L'allegato I sottolinea altresì la necessità di interfacce urbane ed interurbane per lo scambio dei dati e dell'interoperabilità e compatibilità della dimensione urbana nel quadro generale dell'architettura europea degli ITS.
- (2) Il campo di applicazione delle specifiche già adottate ai sensi dell'articolo 6 della direttiva 2010/40/UE ⁽³⁾ è costituito principalmente dalla rete transeuropea di trasporto (RTE-T). Ciononostante, la direttiva 2010/40/UE riconosce la necessità di interfacce urbane-interurbane che consentano l'interoperabilità e la continuità dei servizi attraverso reti e frontiere. Le aree urbane vengono individuate come «zone prioritarie» facoltative per l'attuazione delle specifiche per la prestazione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale. I primi e gli ultimi chilometri di un viaggio sono generalmente percorsi nelle aree urbane, che sono pertanto essenziali per la prestazione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione multimodali che contribuiscano a una mobilità senza ostacoli.
- (3) Nel contesto più ampio degli obiettivi ITS stabiliti dalla direttiva 2010/40/UE, le esigenze della dimensione urbana sono state trasposte nel piano d'azione sugli ITS (2008) ⁽⁴⁾ e nel piano d'azione sulla mobilità urbana (2009) ⁽⁵⁾. Nel 2010 la Commissione europea ha istituito un gruppo di esperti di ITS urbani ⁽⁶⁾, con la partecipazione di rappresentanti delle autorità locali e dei loro principali partner nei settori della ricerca, dell'industria, delle autorità e degli operatori dei trasporti e degli organismi di normazione, tra gli altri. Il gruppo di esperti di ITS urbani ha elaborato orientamenti per la diffusione delle principali applicazioni degli ITS urbani (informazione multimodale, tariffazione intelligente, gestione del traffico e logistica urbana), raccolto una serie di migliori pratiche e riflettuto sulla necessità di un'ulteriore normazione nel settore degli ITS urbani.

⁽¹⁾ GU L 316 del 14.11.2012, pag. 12.

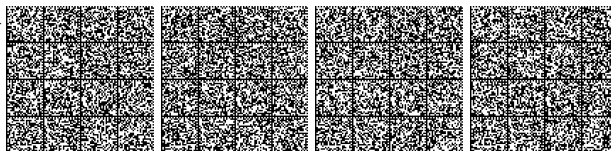
⁽²⁾ Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1).

⁽³⁾ Regolamenti delegati (UE) n. 305/2013 (GU L 91 del 3.4.2013, pag. 1), n. 885/2013 (GU L 247 del 18.9.2013, pag. 1), (UE) n. 886/2013 (GU L 247 del 18.9.2013, pag. 6) e (UE) 2015/962 (GU L 157 del 23.6.2015, pag. 21).

⁽⁴⁾ COM(2008) 886 definitivo.

⁽⁵⁾ COM(2009) 490 definitivo.

⁽⁶⁾ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail&groupDetail&groupID=2520>



- (4) Nel suo pacchetto per la mobilità urbana ⁽¹⁾, adottato nel dicembre 2013, la Commissione ha ribadito la necessità di migliorare l'efficienza e la sicurezza della mobilità urbana e ha annunciato una serie di azioni pianificate e raccomandazioni agli Stati membri in vari ambiti, tra cui: logistica urbana, regolamentazione dell'accesso alle aree urbane e pedaggi stradali, diffusione coordinata dei sistemi di trasporto intelligenti e sicurezza stradale urbana.
- (5) La direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ richiede alle autorità pubbliche di pubblicare informazioni geografiche sulla rete dei trasporti. Questo grafico digitale della rete può essere migliorato per venire utilizzato come sistema di georeferenziazione comune per servizi ITS affidabili. Tale miglioramento dovrebbe tener conto delle norme preesistenti, in particolare dell'archivio di dati geografici (GDF) ⁽³⁾.
- (6) Nella sua comunicazione «Contro il lock-in: costruire sistemi TIC aperti facendo un uso migliore degli standard negli appalti pubblici» ⁽⁴⁾ e nel documento di lavoro che l'accompagna, *Guide for the procurement of standards-based ICT — Elements of Good Practice* ⁽⁵⁾ («Guida agli appalti per le TIC basate su standard — Elementi di buona prassi»), la Commissione sottolinea i benefici offerti dall'utilizzo di norme e specifiche aperte per evitare la dipendenza (lock-in) da un unico fornitore di soluzioni tecnologiche e promuovere la diffusione di soluzioni più vantaggiose in termini di rapporto costi-benefici.
- (7) L'intenzione di richiedere norme europee e prodotti della normazione europea a sostegno della direttiva 2010/40/UE è dichiarata ai punti 2.4.10 ⁽⁶⁾ e 3.3.8 ⁽⁷⁾ di due programmi di lavoro annuali consecutivi dell'Unione per la normazione europea.
- (8) La Commissione ha definito orientamenti ⁽⁸⁾ per il soddisfacimento delle richieste di normazione e le organizzazioni europee di normazione hanno accettato di applicarli all'atto di soddisfare tali richieste.
- (9) Sono state consultate le organizzazioni europee di normazione, le organizzazioni europee dei soggetti interessati destinatarie di finanziamenti dell'Unione e il comitato europeo sugli ITS istituito a norma dell'articolo 15 della direttiva 2010/40/UE.
- (10) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato istituito a norma dell'articolo 22 del regolamento (UE) n. 1025/2012,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Attività di normazione richieste

Viene richiesto al Comitato europeo di normazione (CEN), al Comitato europeo di normazione elettrotecnica (Cenelec) e all'Istituto europeo per le norme di telecomunicazione (ETSI), di seguito le «OEN» (organizzazioni europee di normazione), di elaborare nuove norme europee e prodotti della normazione europea a sostegno dell'attuazione dell'articolo 8 della direttiva 2010/40/UE per l'informazione multimodale, la gestione del traffico e la logistica urbana nell'ambito degli ITS urbani. Le norme europee e i prodotti della normazione europea richiesti sono elencati nelle tabelle 1, 2, 3 e 4 dell'allegato II e devono essere conformi alle prescrizioni di cui all'allegato I.

⁽¹⁾ http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/ump_en.htm

⁽²⁾ Direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 marzo 2007, che istituisce un'Infrastruttura per l'informazione territoriale nella Comunità europea (Inspire) (GU L 108 del 25.4.2007, pag. 1).

⁽³⁾ ISO (14825:2004) che descrive in particolare l'infrastruttura stradale necessaria per gli ITS ed include un sistema comune completo di georeferenziazione.

⁽⁴⁾ COM(2013) 455 final.

⁽⁵⁾ SWD(2013) 224 final.

⁽⁶⁾ COM(2013) 561 final.

⁽⁷⁾ COM(2014) 500 final.

⁽⁸⁾ SWD(2015) 205 final, del 27 ottobre 2015, Vademecum sulla normazione europea a sostegno della legislazione e delle politiche dell'Unione — PARTE III — Orientamenti per l'esecuzione delle richieste di normazione.



*Articolo 2***Istituzione del programma di lavoro**

Le OEN preparano il programma di lavoro congiunto indicando tutti i prodotti richiesti, gli organismi tecnici responsabili e un calendario di esecuzione dei lavori che rispetti le scadenze di cui all'allegato II. Le OEN presentano il programma di lavoro alla Commissione entro il 31 luglio 2016 e forniscono l'accesso a un piano generale del progetto alla Commissione.

Le OEN possono decidere quante norme europee e quanti prodotti della normazione europea sono necessari al fine di soddisfare la richiesta di cui all'articolo 1.

*Articolo 3***Accordo relativo al programma di lavoro**

Nel programma di lavoro le OEN tengono conto delle eventuali priorità espresse dalla Commissione ai fini del soddisfacimento della richiesta di cui all'articolo 1.

Le OEN informano la Commissione in merito alle eventuali modifiche del programma di lavoro.

È possibile aggiungere al programma di lavoro nuovi ambiti per le norme europee o i prodotti della normazione europea laddove l'allegato I rechi per essi prescrizioni, o tali ambiti riguardino le azioni e i settori prioritari di cui agli articoli 2 e 3 e all'allegato I della direttiva 2010/40/UE e qualora la Commissione sia stata consultata e approvi tale aggiunta, dopo averne informato il comitato istituito in forza dell'articolo 22 del regolamento (UE) n. 1025/2012.

*Articolo 4***Relazioni**

Le OEN inviano alla Commissione relazioni annuali in merito al soddisfacimento della richiesta di cui all'articolo 1. Tali organizzazioni presentano alla Commissione la prima relazione annuale congiunta entro il 30 marzo 2017.

Le OEN presentano alla Commissione la relazione finale congiunta entro il 30 giugno 2019. La relazione finale include criteri di misurazione per valutare i risultati conseguiti per ciò che concerne la normazione nell'ambito dell'informazione multimodale, della gestione del traffico e della logistica urbana, e il livello di impegno delle parti interessate durante i lavori di normazione richiesti dall'articolo 1.

*Articolo 5***Validità**

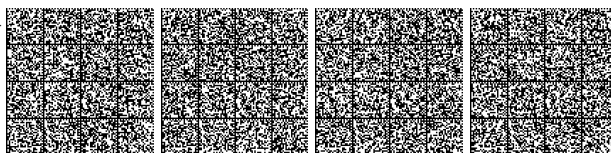
Qualora la richiesta di cui all'articolo 1 non sia accettata da una o più OEN entro un mese dal suo ricevimento, tale richiesta non può costituire una base per l'elaborazione di norme europee e prodotti della normazione europea.

*Articolo 6***Requisiti di interoperabilità**

Le norme europee e i prodotti della normazione europea richiesti sono elaborati in modo da essere coerenti e conformi alle prescrizioni degli atti delegati adottati dalla Commissione ai sensi della direttiva 2010/40/UE, in particolare alle specifiche per la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale, adottate il 18 dicembre 2014 ⁽¹⁾, e alle specifiche per la prestazione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione multimodali sulla mobilità ⁽²⁾.

⁽¹⁾ C(2014) 9672 final.

⁽²⁾ In corso di elaborazione. Specifiche previste per fine 2015/inizio 2016.



*Articolo 7***Destinatari**

Il Comitato europeo di normazione, il Comitato europeo di normazione elettrotecnica e l'Istituto europeo per le norme di telecomunicazione sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 12 febbraio 2016

Per la Commissione
Elżbieta BIEŃKOWSKA
Membro della Commissione



ALLEGATO I

PRESCRIZIONI PER LE NORME EUROPEE E PER I PRODOTTI DELLA NORMAZIONE EUROPEA

1. PRESCRIZIONI DI CARATTERE GENERALE

1.1. Prescrizioni di carattere generale per l'istituzione del programma di lavoro

Il gruppo di esperti di ITS urbani ⁽¹⁾ ha raccomandato una migliore integrazione della dimensione urbana nell'ambito delle attività di normazione europea e la concentrazione di tali attività su temi specifici al fine di garantire l'istituzione delle necessarie interfacce urbane-interurbane.

Il gruppo di esperti ha inoltre raccomandato che nel processo di normazione degli ITS vengano coinvolti esperti e autorità locali con cognizioni specifiche del settore urbano.

Di conseguenza, l'elaborazione del programma di lavoro da istituirsi sulla base della presente richiesta:

deve concentrarsi prioritariamente su tre ambiti degli ITS urbani, ovvero: servizi di informazione multimodali, gestione del traffico (compreso l'accesso regolamentato) e logistica urbana (compresa la gestione dei parcheggi). Per consentire la connettività degli ITS (evitando compartimenti stagni o effetti di «lock-in»), le OEN devono dimostrare in che modo i tre ambiti sopra citati sono collegati tra loro nel quadro di una più ampia architettura ITS urbana ed adattare le loro relazioni e interfacce ad altre applicazioni ITS (non direttamente nel campo di applicazione della presente richiesta);

deve considerare la necessità di rispondere alle diverse esigenze degli utenti (*dai consumatori agli operatori e ai fornitori*), alla gamma di ambienti (comprese le interfacce urbane-interurbane) e ai diversi tipi di veicoli o modi di trasporto o servizi di mobilità (anche per le persone a mobilità ridotta) relativi ai tre ambiti menzionati. A tal fine le OEN sono invitate a mettersi in contatto con gli organismi pertinenti operanti nel campo della mobilità urbana e interessati agli ITS urbani, quali gruppi e organizzazioni di coordinamento della normazione, quadri di normazione locale, piattaforme di esperti e parti interessate, associazioni di città o regioni, associazioni di utenti e rappresentanti degli operatori dei trasporti e dei fornitori di servizi. Possono chiedere a tali soggetti di partecipare alle loro attività e dare un contributo ai loro prodotti. Devono mostrare in che modo vanno coinvolti gli adeguati esperti e soggetti interessati (nell'ambito urbano) durante tutto il processo (pianificazione, elaborazione delle norme, attuazione). La diversità di situazioni e politiche a livello locale dovrebbe essere presa in considerazione. In particolare, ove possibile, si potrebbero prevedere test con città pilota durante il processo di soddisfacimento della richiesta;

deve adottare i provvedimenti organizzativi atti a favorire un'efficace cooperazione e un buon coordinamento tra le iniziative di normazione degli ITS e i gruppi di lavoro.

1.2. Prescrizioni di carattere generale per i prodotti richiesti

1.2.1. Conformità

Le norme europee e i prodotti della normazione europea richiesti devono essere elaborati in modo tale da essere conformi a:

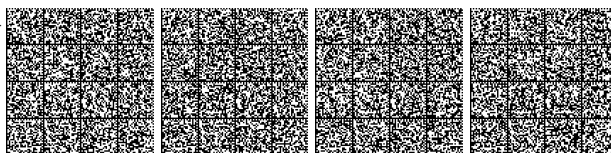
- i principi di cui all'allegato II della direttiva 2010/40/UE,
- i principi del regolamento sulla protezione dei dati personali (direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, e la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali e la libera circolazione di tali dati ⁽³⁾),
- i principi in materia di e-accessibilità e accessibilità del web (comunicazione «Verso una società dell'informazione accessibile» ⁽⁴⁾).

⁽¹⁾ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2520>

⁽²⁾ Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati (GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31).

⁽³⁾ COM(2012) 11 final — 2012/0011.

⁽⁴⁾ COM(2008) 804 definitivo.



1.2.2. Armonizzazione

Il gruppo di esperti di ITS urbani ha sottolineato che le attività di normazione dovrebbero colmare lacune ed aggiornare e integrare le norme già esistenti.

Pertanto le norme europee e i prodotti della normazione europea richiesti dovrebbero riutilizzare, armonizzare o interfacciarsi, per quanto possibile, con le seguenti norme e specifiche e i seguenti progetti esistenti: i progetti CIVITAS ⁽¹⁾, il gruppo consultivo sugli ITS CIVITAS CAPITAL ⁽²⁾, il progetto Promoting Open Specifications and Standards in Europe (POSSE) ⁽³⁾, il progetto OPTICITIES ⁽⁴⁾, il progetto FREILOOT, lo Smart Cities and Communities Coordination Group, la richiesta di normazione M/453 sui sistemi cooperativi ⁽⁵⁾, la piattaforma C-ITS, il gruppo tecnico e il gruppo strategico di DATEX II ⁽⁶⁾, il programma Urban Traffic Management Control (UTMC) ⁽⁷⁾, la Open Traffic Systems City Association (OCA) ⁽⁸⁾ e la Open Communication Interface for Road Traffic Control Systems (OCIT) ⁽⁹⁾, il progetto FRAME ⁽¹⁰⁾, il progetto Co-Cities ⁽¹¹⁾, la European Digital Traffic Infrastructure Network for Intelligent Transport Systems (progetto EDITS ⁽¹²⁾), il progetto European Bus System of the Future (EBSF) ⁽¹³⁾, il vocabolario Data Catalogue (DCAT) ⁽¹⁴⁾, i dati territoriali «normalizzati» e la geo normazione, e le norme nazionali ⁽¹⁵⁾.

In questo contesto, la richiesta di norme europee e di prodotti della normazione europea dovrebbe considerare il riutilizzo, l'armonizzazione o l'interfaccia con gli attuali modelli di dati di riferimento, dizionari di dati comuni e requisiti della struttura dei metadati al fine di favorire l'interoperabilità, la coerenza e la continuità dei servizi.

1.2.3. Attuabilità

Il gruppo di esperti di ITS urbani ha suggerito di cercare modi per sostenere, in aggiunta alle norme, prodotti della normazione più flessibili e meno costrittivi, al fine di rispondere al meglio all'ambiente tecnologico in rapida evoluzione degli ITS.

Per questo motivo le norme europee e i prodotti della normazione europea richiesti dovrebbero soddisfare le esigenze dei vari utenti, rispondere alla diversità delle città ed essere facilmente attuabili.

Si dovrebbero pertanto considerare i seguenti aspetti per quanto possibile:

- 1) sistemi e protocolli preesistenti, modalità di migrazione soddisfacenti dal punto di vista del rapporto costi-benefici, modelli di impresa e orientamenti per i committenti;
- 2) esigenze particolari dei consumatori, delle imprese e degli operatori, comprese le piccole e medie imprese;
- 3) orientamenti eseguibili e disponibili gratuitamente, liste di codici, serie di dati, strumenti e processi per agevolare l'attuazione operativa e le prove di conformità;
- 4) disponibilità, accesso, qualità, affidabilità e precisione dei dati.

2. PRESCRIZIONI PER MIGLIORARE LA COMPATIBILITÀ E LA COERENZA CON NORME E SPECIFICHE TECNICHE ESISTENTI

La coerenza delle norme esistenti a livello europeo e internazionale o usate a livello mondiale deve essere verificata (tenendo conto non solo del lavoro di CEN, Cenelec e ETSI, ma anche di DATEX II, UTMC, OTS, ISO, IEC, ITU ecc.) e le potenziali lacune devono essere valutate per proporre soluzioni aperte o compatibili, con l'intenzione di provvedere all'armonizzazione e al miglioramento delle norme esistenti o di elaborare nuove norme interoperabili e altre specifiche, se del caso. L'elaborazione di nuove norme e specifiche deve basarsi su quelle esistenti e individuare requisiti architetturali o di connettività.

⁽¹⁾ <http://www.civitas.eu/display-all-projects>

⁽²⁾ <http://www.civitas.eu/>

⁽³⁾ www.posse-openits.eu

⁽⁴⁾ <http://www.optocities.com/>

⁽⁵⁾ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/ict/files/standardisation_mandate_en.pdf

⁽⁶⁾ www.datex2.eu

⁽⁷⁾ <http://www.utmc.eu/>

⁽⁸⁾ www.oca-ev.info

⁽⁹⁾ www.ocit.org/

⁽¹⁰⁾ <http://www.frame-online.net/>

⁽¹¹⁾ www.co-cities.eu

⁽¹²⁾ www.cei.int

⁽¹³⁾ <http://www.uitp.org/ebsf-european-bus-system-future>

⁽¹⁴⁾ <http://www.w3.org/TR/vocab-dcat/>

⁽¹⁵⁾ Ad esempio «Intermodal Verkehrsgraph graphenintegrationsplattform (GIP)» <http://www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=837823b7-8697-45e8-9dc6-063924066176>



Nel settore del trasporto pubblico, con particolare riguardo all'informazione multimodale e alla tariffazione intelligente, tale necessità di coerenza riguarderà un'ampia serie di norme e specifiche tecniche, in particolare: Transmodel⁽¹⁾, IFOPT⁽²⁾, SIRI⁽³⁾, NeTex⁽⁴⁾, IOPTA⁽⁵⁾ e ISO⁽⁶⁾.

Nell'ambito dei veicoli a combustibili alternativi e delle infrastrutture, le nuove norme e specifiche dovrebbero essere compatibili con la norma ETSI TS 101 556-3⁽⁷⁾ e ad essa complementari.

È altresì necessario considerare la capacità di adattamento delle norme generali all'ambiente urbano, che potrebbe essere sviluppata ulteriormente. È in particolare il caso di DATEX II⁽⁸⁾, che prevede lo scambio di dati relativi al traffico descritti con profili specifici. L'adattabilità si presenta come un prerequisito per garantire l'interoperabilità e la continuità dei servizi tra le reti o gli ambienti urbani e interurbani. Ciò si può ottenere garantendo una stretta cooperazione con il gruppo strategico e il gruppo tecnico di DATEX II.

Il lavoro condotto attraverso questo mandato dovrà anticipare la futura applicazione di sistemi cooperativi all'interno di aree urbane. Sarà collegato alle precedenti attività di normazione nell'ambito delle comunicazioni veicolo-veicolo e veicolo-infrastruttura, svolte nel quadro della richiesta di normazione M/453, gestita congiuntamente da CEN e ETSI, e all'esito del lavoro degli esperti della piattaforma C-ITS istituita dalla Commissione nel novembre 2014 (in particolare dei gruppi di lavoro sulla normazione e sui business case)⁽⁹⁾.

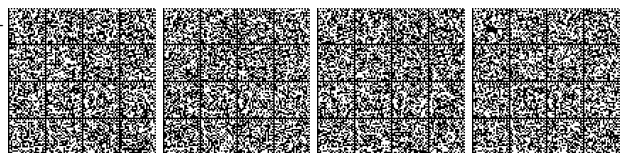
3. PRESCRIZIONI SPECIFICHE PER I PRODOTTI RICHIESTI

3.1. Definire diversi casi d'uso inseriti in un'architettura ITS urbana e che sostengono l'attuazione di norme e altre specifiche

Al fine di sviluppare un approccio pragmatico, le attività svolte nell'ambito di questa richiesta si devono basare su casi d'uso generici che comprendano servizi di informazione multimodali, gestione del traffico (compreso l'accesso regolamentato) e logistica urbana (compresa la gestione dei parcheggi). La definizione o la selezione di tali casi d'uso dovrà conciliare le esigenze degli utenti, le tendenze di mobilità urbana, gli sviluppi tecnologici, la sostenibilità finanziaria e le priorità strategiche (ad esempio la sicurezza stradale). La definizione della priorità di tali casi e la loro eventuale interdipendenza deve essere altresì illustrata insieme al programma di lavoro.

I casi d'uso verranno inseriti in un'architettura ITS urbana (*struttura logica e connessioni tra le norme e le specifiche e le parti interessate*) che copra l'intera catena dell'informazione per ognuna delle tre aree sopra menzionate e si inserisca nella più generale architettura ITS europea. Di conseguenza, una simile architettura degli ITS urbani deve essere coerente con il modello e-FRAME⁽¹⁰⁾.

- (1) Transmodel, il modello di dati di riferimento europeo per il trasporto pubblico, EN 12896:2006 (Transmodel 5.1) e EN 12896:2014 (Transmodel V 6: parti da 1 a 3).
- (2) IFOPT (EN 28701), una norma europea che definisce un modello di dati per l'identificazione di oggetti fissi nel trasporto pubblico (ad esempio punti di arresto, aree di arresto, stazioni, percorsi di navigazione pedonale, ingressi ecc.) — attualmente integrata in EN 12896:2014.
- (3) SIRI (FprEN da 15531-1 a 3 e CEN/TS 15531-4 e 5), una norma europea che definisce un'interfaccia di servizio per informazioni in tempo reale (Service Interface for Real-Time Information) relative a operazioni di trasporto pubblico.
- (4) NeTex si basa su Transmodel 5.1, ampliata con concetti aggiuntivi da IFOPT e SIRI, e si articola in tre parti: parte 1 — Rete di trasporto; parte 2 — Orari e parte 3 — Tariffe:
— CEN/TS 16614-1; Network and Timetable Exchange — Part 1: Network Topology (Scambio di rete e orario — parte 1: Topologia della rete) (NeTex).
— CEN/TS 16614-2; Network and Timetable Exchange — Part 2: Timing information (Scambio di rete e orario — parte 2: Informazioni sugli orari) (NeTex).
— WI 00278330 (prCEN/TS 16614-3); Network and Timetable Exchange — Part 3: Fare Information (Scambio di rete e orario — parte 3: Informazioni sulle tariffe) (NeTex).
- (5) IOPTA, Interoperable Public Transport Applications (Applicazioni interoperabili per trasporto pubblico), EN 15320 in combinazione con EN 1545 sui sistemi per carte di identificazione — Applicazioni per il trasporto di superficie.
- (6) EN ISO 24014-1:2007, Public transport — Interoperable fare management system — Part 1: Architecture (Trasporto pubblico — Sistema di gestione interoperabile delle tariffe — parte 1: Architettura).
— CEN ISO/TR, 24014-2:2013 Public transport — Interoperable fare management system — Part 2: Business practices (Trasporto pubblico — Sistema di gestione interoperabile delle tariffe — parte 2: Pratiche commerciali) (ISO/TR 24014-2:2013).
— ISO/IEC 14443 Contactless integrated circuit cards — Proximity cards (Carte a memoria o a microprocessore senza contatto — Carte di prossimità), parti 1-4.
— ISO/IEC 18092 Near Field Communication (Tecnologia radio a corto raggio).
- (7) ETSI TS 101 556-3 V 1.1.1 (2014-10); Intelligent Transport Systems (ITS) [Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS)]; Infrastructure to Vehicle Communications (Comunicazioni da infrastruttura a veicolo); parte 1: «Electric Vehicle Charging Spot Notification Specification» («Specifica sulla notifica dei punti di ricarica dei veicoli elettrici»); e parte 3: «Communications system for the planning and reservation of EV energy supply using wireless networks» («Sistemi di comunicazione per la pianificazione e la prenotazione di fonti di energia per veicoli elettrici attraverso l'uso di reti senza fili»).
- (8) CEN/TS 16157 parti da 1 a 6: Intelligent transport systems — DATEX II data exchange specifications for traffic management and information (Sistemi di trasporto intelligenti — DATEX II specifiche di scambio di dati per la gestione del traffico e le informazioni sul traffico).
- (9) http://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/c-its-deployment-platform_en.htm
- (10) <http://www.frame-online.net/?q=e-frame-project.html>



Questo quadro olistico e sistemico sosterrà la collaborazione delle parti interessate nonché l'elaborazione o il miglioramento di norme e altre specifiche compatibili e complementari, favorendo la connettività ITS.

La strategia di attuazione elaborata deve indicare come promuovere un facile impiego di tali norme e altre specifiche, mediante la realizzazione di servizi di informazione multimodali, misure di gestione del traffico e operazioni di logistica urbana. A tal fine saranno essenziali gli insegnamenti tratti dai casi d'uso, nonché il coinvolgimento delle giuste parti interessate e la messa a disposizione di orientamenti di attuazione realistici.

3.2. Servizi di informazione multimodali per contribuire a una mobilità senza ostacoli

Fra i principali problemi attuali troviamo la frammentazione dei servizi di informazione su traffico e mobilità e la mancanza di servizi di pianificazione e informazione multimodali interoperabili di ampia copertura paneuropea, che includano i primi e gli ultimi chilometri del viaggio unitamente alla lunga distanza dal punto A al punto B. I dati disponibili sui servizi di mobilità devono essere ampliati e resi accessibili in formato standard per consentirne l'inserimento in servizi di informazione su traffico e mobilità innovativi. Solo servizi di informazione multimodali completi permetterebbero all'utente di avere a disposizione un'ampia gamma di opzioni e percorsi di viaggio, consentendo di compiere scelte di mobilità ottimali, promuovendo comportamenti più sostenibili e rendendo l'intero sistema di trasporto più efficiente e accessibile a tutti gli utenti.

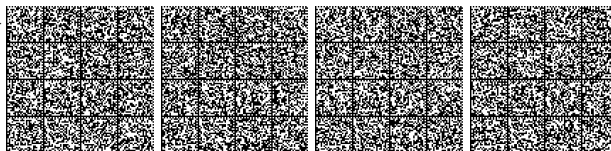
Si devono garantire (ed elaborare, qualora necessario): formati di dati compatibili, interfacce e protocolli aperti e documentati di trasmissione dei dati pertinenti e l'integrazione di questi ultimi in banche dati multimodali e in servizi multimodali di informazione e pianificazione esistenti (inclusi i servizi di biglietteria integrata). È essenziale che le norme esistenti, quelle nuove e le altre specifiche consentano di integrare o collegare efficacemente i diversi aspetti o blocchi dei servizi multimodali di informazione e pianificazione, se necessario tramite interfacce e protocolli addizionali.

3.3. Gestione del traffico, compreso l'accesso regolamentato

I sistemi di controllo del traffico sono in costante evoluzione. Mentre nel passato erano orientati alla comunicazione tra centri di controllo, ora tendono ad aumentare la cooperazione tra sistemi (inclusi i dispositivi di campo), reti e operatori. Per questo motivo si devono elaborare le norme, le interfacce e/o i protocolli corretti per sostenere soluzioni di controllo e gestione del traffico che cooperino pur con diverse scale geografiche o diversi vincoli amministrativi urbani (da soluzioni di moderazione del traffico nei piccoli quartieri e dalla gestione degli eccessi di traffico nelle aree periurbane fino all'integrazione efficiente dei nodi urbani all'interno dei corridoi interurbani).

Vi è una serie di strumenti per gestire la rete stradale e affrontare la congestione e la perturbazione del traffico (eventi previsti o imprevisti, incidenti, inondazioni, incendi ecc.) attraverso una gestione del traffico efficiente e innovativa. Ad esempio, alcune città hanno messo in atto misure di accesso regolamentato, volte a reindirizzare e prioritarizzare il traffico (compresa la gestione degli incroci), riguardanti tutti i veicoli o solo una parte di essi (ad esempio deviazioni, corsie preferenziali, onde verdi, introduzione di pedaggi, zone a basse emissioni, zone a bassa velocità, aree pedonali ecc.). Purtroppo queste misure non sono sempre gestite in modo olistico e coordinato, e spesso non vengono prese in considerazione in modo adeguato nei sistemi di informazione sul traffico rivolti agli utenti (ad esempio i dispositivi di navigazione). Pertanto, fissando da un lato specifiche coerenti, norme compatibili e interfacce pratiche che sostengano l'interoperabilità dei dati necessari all'elaborazione di informazioni sul traffico aggiornate e ottimizzando dall'altro la varietà di misure per la gestione e la prioritarizzazione del traffico, sostenute da soluzioni tecnologiche standardizzate per l'identificazione dei veicoli (classificazione, categoria di emissione, carattere di emergenza, fattore di carico), si contribuirebbe a migliorare l'efficienza generale delle informazioni sul traffico e della gestione del traffico nelle aree urbane, compresa la gestione e l'attuazione dell'accesso regolamentato.

Si devono garantire (ed elaborare, quando necessario): formati di dati compatibili, interfacce e protocolli aperti e documentati di trasmissione dei dati pertinenti, indipendentemente dalla loro provenienza (ad esempio sensori, dati sulle auto circolanti, centri di controllo del traffico) e l'integrazione di questi ultimi in sistemi di informazione sul traffico e operazioni di gestione del traffico esistenti o future per reti stradali diverse, compresi i collegamenti urbani-interurbani.



3.4. **Logistica urbana, compresa la gestione dei parcheggi**

Si ritiene che, nell'ambiente urbano, la ricerca di spazi per il parcheggio e per la consegna delle merci aggravi la congestione del traffico. Pertanto, informazioni in tempo reale sulla disponibilità di parcheggi e semplici opzioni di prenotazione contribuirebbero ad alleviare il problema. Si dovrebbero elaborare diversi approcci volti a soddisfare le esigenze di settori logistici specifici e le necessità dei veicoli merci o di carico (ad esempio combustibili alternativi, merci refrigerate, logistica inversa o rifiuti, merci pericolose).

Si devono garantire (ed elaborare, quando necessario): formati di dati compatibili, interfacce e protocolli aperti e documentati di trasmissione dei dati pertinenti, indipendentemente dalla loro provenienza, e l'integrazione di questi ultimi in sistemi di informazione sul traffico e operazioni di gestione del traffico esistenti o future per reti stradali diverse, compresi i collegamenti urbani-interurbani.

4. **PRESCRIZIONI RELATIVE ALLE SUCCESSIVE REVISIONI DEI PRODOTTI DELLA NORMAZIONE RICHIESTI**

Dopo l'adozione delle norme europee e dei prodotti della normazione europea, l'elenco delle sintassi e le relative corrispondenze riportate in questi prodotti devono essere riesaminate dalle OEN almeno una volta ogni due anni al fine di garantire che riflettano i più recenti sviluppi tecnologici e includano le migliori sintassi possibili. Particolare attenzione dovrebbe essere prestata all'adattamento o alla migrazione da sistemi preesistenti e alla garanzia di retrocompatibilità per le attuazioni.



ALLEGATO II

NORME EUROPEE E PRODOTTI DELLA NORMAZIONE EUROPEA E SCADENZE PER L'ADOZIONE

1. CASI D'USO, ARCHITETTURA ITS URBANA E ATTUAZIONE

Tabella 1

Nuove norme europee e prodotti della normazione europea richiesti per casi d'uso, architettura ITS urbana e attuazione

Informazioni di riferimento	Scadenza per l'adozione ⁽¹⁾
Un prodotto della normazione europea sui casi d'uso che si rivolga ai tre ambiti di questa richiesta e ne evidenzi le eventuali interdipendenze.	12 mesi dopo la notifica della presente decisione alle OEN.
Un prodotto della normazione europea per un'architettura ITS urbana che integri i tre ambiti di questa richiesta e ne evidenzi i collegamenti o le interfacce con le applicazioni ITS circostanti, nonché la compatibilità o la coerenza con le norme, le specifiche tecniche e i modelli di dati attuali.	12 mesi dopo la notifica della presente decisione alle OEN
Un prodotto della normazione europea su una strategia di attuazione che comprenda orientamenti pratici per l'attuazione delle norme europee della presente richiesta.	39 mesi dopo la notifica della presente decisione alle OEN

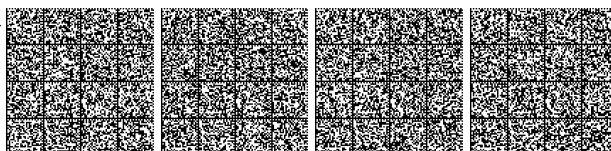
(1) Con «adozione» ci si riferisce al momento in cui l'organizzazione europea di normazione competente rende disponibile una norma ai suoi membri o al pubblico.

2. SERVIZI DI INFORMAZIONE MULTIMODALI PER CONTRIBUIRE A UNA MOBILITÀ SENZA OSTACOLI

Tabella 2

Nuove norme europee e prodotti della normazione europea richiesti per i servizi di informazione multimodali

Informazioni di riferimento	Scadenza per l'adozione
Norme europee per: — Nuovi servizi di mobilità come car sharing, car pooling, servizi pubblici di bike sharing, park & ride, bike & ride ecc. — Infrastrutture per i combustibili alternativi, comprese informazioni sull'ubicazione e la disponibilità delle stazioni, i loro modelli di ricarica e la loro capacità, i sistemi di pagamento (integrati) ecc.	39 mesi dopo la notifica della presente decisione alle OEN
Un prodotto della normazione europea su un modello di dati di riferimento, un dizionario di dati comune e una struttura di metadati per i servizi di informazione multimodali.	39 mesi dopo la notifica della presente decisione alle OEN



3. GESTIONE DEL TRAFFICO, COMPRESO L'ACCESSO REGOLAMENTATO

Tabella 3

Nuove norme europee e prodotti della normazione europea richiesti per la gestione del traffico, compreso l'accesso regolamentato

Informazioni di riferimento	Scadenza per l'adozione
<p>Norme europee per:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Una serie di misure di gestione del traffico (comprendenti i dati necessari sulle infrastrutture e le statistiche del traffico, i dati dinamici sullo stato delle strade, i dati sul traffico o sulla gestione del traffico, i dati meteorologici). — Una serie di norme per il reindirizzamento e la prioritizzazione del traffico e l'accesso regolamentato, compresa la gestione degli incroci (integrata con i dati di identificazione dei veicoli). In particolare si dovrebbero considerare i diversi modelli di pedaggi stradali stabiliti in varie città nonché le modalità di uso condiviso delle corsie riservate da parte di diversi tipi di veicoli (ad esempio veicoli merci, d'emergenza o per il trasporto pubblico). 	39 mesi dopo la notifica della presente decisione alle OEN
Norme europee o prodotti della normazione europea su un modello di dati di riferimento, un dizionario di dati comune e una struttura di metadati per la gestione del traffico, compreso l'accesso regolamentato.	39 mesi dopo la notifica della presente decisione alle OEN

4. LOGISTICA URBANA, COMPRESA LA GESTIONE DEI PARCHEGGI

Tabella 4

Nuove norme europee e prodotti della normazione europea richiesti per la logistica urbana, compresa la gestione dei parcheggi

Informazioni di riferimento	Scadenza per l'adozione
<p>Norme europee per:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Parcheggio intelligente per veicoli leggeri, veicoli commerciali e autocarri. Si dovrebbe considerare la possibilità di ampliare le specifiche tecniche o i profili esistenti in materia di parcheggio ⁽¹⁾ o di adattarli alle esigenze delle aree urbane. — Servizi di informazione e di prenotazione delle piazzole di carico per veicoli da trasporto specifici e settori logistici. Le norme e le specifiche proposte dovranno riguardare sia le infrastrutture che i veicoli (inclusa la classificazione del veicolo e/o del carico, ove pertinente). Inoltre, si dovrebbe anche esaminare l'impiego di veicoli a combustibili alternativi per la logistica urbana e le eventuali opzioni di ricarica (ad esempio durante le operazioni di carico/scarico in specifiche piazzole). 	39 mesi dopo la notifica della presente decisione alle OEN
Un prodotto della normazione europea su un modello di dati di riferimento, un dizionario di dati comune e una struttura di metadati per la logistica urbana, compresa la gestione dei parcheggi.	39 mesi dopo la notifica della presente decisione alle OEN

(¹) DATEX II data exchange specifications for traffic management and information (DATEX II specifiche di scambio di dati per la gestione del traffico e le informazione sul traffico) — CEN/TS 16157 parte 6 — parking extension (ampliamento dei parcheggi).

