



L'Unione Europea promuove lo sviluppo delle *smart road* e della mobilità *driverless*

📅 17/12/2018

📌 GLOBALLY MINDED, CONNETTIVITÀ, MOBILITÀ, AUTOMOTIVE, TRASPORTI, ASSICURAZIONI E LOGISTICA

Roberto A. Jacchia
Davide Scavuzzo

La Commissione Europea è sempre più attenta alle conseguenze che il rapido sviluppo della mobilità *driverless* e delle nuove tecnologie connesse nel settore dei trasporti possono avere sulla concorrenza, sulla sicurezza informatica e sulla protezione dei dati. A tal proposito, si è recentemente conclusa una consultazione promossa in materia di veicoli connessi e a guida automatica¹.

L'attenzione della Commissione si focalizza in particolare sui dati generati

dagli autoveicoli interconnessi e a guida automatica. Tali dati presentano un formidabile potenziale di mercato che le case produttrici e i gestori di piattaforme digitali intendono sfruttare, soprattutto tramite i cruscotti (*dashboard*) multifunzionali degli autoveicoli². Al fine di evitare distorsioni della concorrenza, la Commissione intende assicurare, con un'iniziativa legislativa incoraggiata dallo

¹ Il 31 maggio 2017 la Commissione Europea ha dato vita all'iniziativa "L'Europa in movimento". Successivamente, il 17 maggio 2018, la Commissione ha annunciato una strategia per rendere l'Unione Europea leader mondiale nel settore del trasporto a guida connessa ed automatica. Maggiori informazioni sono disponibili al seguente [LINK](#).

² Ad esempio, è data la possibilità di proporre servizi al consumatore tramite un'offerta mostrata sul cruscotto variabile a seconda del luogo in cui si sta guidando.



stesso Parlamento Europeo³, condizioni paritarie nell'accesso alle risorse e ai dati prodotti dagli autoveicoli.

Sotto altro riguardo, la sicurezza informatica nel settore dei trasporti rappresenta per la Commissione un tema non meno rilevante. In particolare, uno degli obiettivi che la Commissione si era prefissata con la pubblicazione della consultazione era quello di indagare chi (e con quali misure) debba assumere la responsabilità di eventuali attacchi informatici, e se vi sia reale necessità di una regolamentazione specifica per gli autoveicoli. Infatti, il Regolamento generale sulla protezione dei dati (GDPR)⁴ non dispone espressamente in materia di protezione degli autoveicoli dagli attacchi informatici, ma sarebbe comunque suscettibile di applicazione in virtù delle sue disposizioni generali.

La Commissione sta altresì valutando se l'utilizzo di dati quali i numeri di identificazione dei veicoli, o i dati relativi alla loro localizzazione da parte di imprese ed autorità pubbliche, possa porsi in contrasto con il sistema del GDPR o se, invece, tali dati possano venire utilizzati per sviluppare determinati servizi ed iniziative digitali⁵.

La connessione tra autoveicoli (V2V, *vehicle-to-vehicle*) non è l'unica a venire in considerazione, in quanto anche quella tra autoveicoli ed infrastrutture (V2I, *vehicle-to-infrastructure*) rivestirà un ruolo sempre più importante, tale da richiedere protocolli di interoperabilità tra terminali. Tuttavia, la Commissione, non ha affrontato questo tema nella consultazione, lasciando aperto il dibattito sui protocolli di scambio dei dati.

Attualmente, la trasmissione dei dati necessari per rendere possibili le sperimentazioni dei veicoli a guida autonoma è in larga misura garantita dalla tecnologia Wi-Fi, che è ampiamente diffusa e pronta all'uso. Tuttavia, il sistema che garantirà un maggiore sviluppo della mobilità *wireless* e una diffusione su larga scala dei veicoli connessi sarà la rete 5G. Investimenti massicci per la creazione di una rete 5G sono attualmente promossi soltanto da alcuni Stati Membri, mentre nei rimanenti la rete 5G resta scarsamente diffusa o inesistente. Per questo motivo l'Unione ha deciso di puntare inizialmente sul Wi-Fi con la consapevolezza di dover migrare alla rete 5G quando essa sarà sufficientemente diffusa ed affidabile.

A livello italiano, a seguito di un Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)⁶ del 28 febbraio 2018, il Governo ha dato il via alla sperimentazione su strada dei veicoli a guida automatica e alle *smart road*, nel rispetto di determinati requisiti e condizioni. La prima città italiana ad effettuare i test di sperimentazione su strada di veicoli a guida automatica è stata Torino, il 26 ottobre 2018. Tramite l'utilizzo di una rete *ultrabroadband* mobile e tecnologie all'avanguardia, la prima auto connessa guidata da remoto grazie alla rete 5G è stata fatta circolare nella centrale Piazza Castello. I dati sono stati scambiati in tempo reale tra l'autoveicolo e una postazione di guida remota situata nell'adiacente Palazzo Madama.

Il Decreto ministeriale impone degli standard comuni per strade sempre più

³ Sulla base della Comunicazione della Commissione Europea del 30.11.2016 (COM/2016/0766), il Parlamento Europeo ha adottato la Risoluzione P8_TA(2018)0063 del 13.3.2018 al cui punto 41 invita la Commissione Europea a presentare una proposta legislativa in materia.

⁴ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (GUUE L 119 del 04.05.2016).

⁵ Si pensi alla possibilità di adoperare i dati per monitorare il guidatore e, sulla base di questi, definire il premio di un'impresa assicurativa privata. La pubblica amministrazione, a sua volta, potrebbe utilizzare i dati per elaborare delle politiche volte ad aumentare la sicurezza stradale.

⁶ Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 28.02.2018 recante modalità attuative e strumenti operativi della sperimentazione su strada delle soluzioni di *smart road* e di guida connessa e automatica (GU Serie Generale del 18.04.2018). Il testo del decreto è disponibile al seguente [LINK](#).

connesse e sicure. Esso interviene sulla rete autostradale o statale di nuova realizzazione, ma anche sulle reti oggetto di manutenzione straordinaria. In un primo tempo, è previsto il processo di digitalizzazione delle infrastrutture stradali facenti parte della rete europea *Trans European Network - Transport (TEN-T)* per arrivare, entro il 2025, a tutto il Sistema Nazionale integrato dei trasporti (SNIT)⁷. Entro il 2030, verranno completati i servizi di deviazione dei flussi, l'intervento sulle velocità medie per evitare le congestioni del traffico, il suggerimento delle traiettorie di guida, la gestione dinamica degli accessi, dei parcheggi e dei rifornimenti (anche elettrici) del veicolo⁸.

Altra novità introdotta dal Decreto è la possibilità di effettuare la sperimentazione sulle nuove infrastrutture connesse dei sistemi di guida assistita, sfruttando le comunicazioni V2I e V2V⁹ predisposte per integrare la tecnologia 5G.

Ad oggi, i costruttori di autoveicoli, le università e gli enti pubblici o privati di ricerca possono presentare istanza al MIT¹⁰ per richiedere l'autorizzazione ad effettuare tali sperimentazioni unicamente con modelli di autoveicoli già omologati nella versione priva di tecnologia di guida automatica¹¹. Durante il test, l'autoveicolo deve essere guidato da un supervisore, responsabile per il tragitto del mezzo e capace di passare rapidamente dalla guida automatica a quella manuale in caso di necessità¹².

Inoltre, viene costituito un Osservatorio tecnico di supporto per le *smart road* e per i veicoli connessi a guida automatica¹³ presso la Direzione generale per i sistemi informativi e statistici del MIT, con la funzione di redigere pareri, promuovere studi di fattibilità, strumenti metodologici, operativi e di monitoraggio.

⁷ Questo viene definito nel Piano generale dei trasporti e della logistica del 2001 ed è stato adeguato nell'allegato "Connettere l'Italia" al Documento di economia e finanza 2017, deliberato dal Consiglio dei Ministri in data 11 aprile 2017.

⁸ Si veda il seguente [LINK](#).

⁹ Il protocollo di comunicazione V2V consente agli autoveicoli di comunicare tra loro. Il protocollo V2I, diversamente, consente all'autoveicolo di poter comunicare con l'infrastruttura stradale. I messaggi ricevuti e trasmessi tramite questi protocolli, ai sensi dell'articolo 12, lett. e), numero 13 del Decreto, costituiscono alcuni dei dati registrati, almeno ad una frequenza di 10 Hz, durante la prova su strada. Questi dati sono richiesti ai fini dell'ottenimento dell'autorizzazione alla sperimentazione.

¹⁰ Presso il Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale-Direzione generale per la motorizzazione, ex articolo 11 del Decreto che definisce i requisiti della domanda di autorizzazione.

¹¹ Articolo 9 del Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 28 febbraio 2018.

¹² *Ibid*, articolo 10.

¹³ *Ibid*, articolo 20.



Roberto A. Jacchia

PARTNER

 r.jacchia@dejalex.com

 +39 02 72554.1

 Via San Paolo 7
20121 - Milano



Davide Scavuzzo

ASSOCIATE

 d.scavuzzo@dejalex.com

 +32 (0)26455670

 Chaussée de La Hulpe 187
1170 - Bruxelles

MILANO

Via San Paolo, 7 · 20121 Milano, Italia
T. +39 02 72554.1 · F. +39 02 72554.400
milan@dejalex.com

ROMA

Via Vincenzo Bellini, 24 · 00198 Roma, Italia
T. +39 06 809154.1 · F. +39 06 809154.44
rome@dejalex.com

BRUXELLES

Chaussée de La Hulpe 187 · 1170 Bruxelles, Belgique
T. +32 (0)26455670 · F. +32 (0)27420138
brussels@dejalex.com

MOSCOW

Ul. Letnikovskaya, 10/2 · 115114, Moscow, Russia
T. +7 495 792 54 92 · F. +7 495 792 54 93
moscow@dejalex.com