(5) Il 30 novembre 2016 la Commissione ha pubblicato la comunicazione su una strategia europea per gli ITS cooperativi ([6]). Per quanto concerne lo spettro, la strategia propone di mantenere la designazione dello spettro utilizzato dalle comunicazioni senza fili a corto raggio (ITS-G5) dell'Istituto europeo delle norme di telecomunicazione (*European Telecommunications Standards Institute* – ETSI) per i servizi ITS legati alla sicurezza e di sostenere misure intese a proteggere la banda di frequenza 5,9 GHz da interferenze dannose. La strategia propone inoltre che per le iniziative a favore della diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti cooperativi siano applicate le pertinenti tecniche di mitigazione per la coesistenza in conformità alle norme e alle procedure ETSI.

(6) Il 17 maggio 2018 la Commissione ha adottato il terzo pacchetto mobilità ([7]), che integrava la strategia sulla sicurezza stradale in un più ampio ecosistema europeo di mobilità sostenibile incentrato su una mobilità sicura, interconnessa e pulita. In tale pacchetto si prevede la possibilità che i veicoli senza conducente e i sistemi di connettività avanzata rendano i veicoli più sicuri e facili da condividere e amplino l'accesso ai servizi di mobilità a un maggior numero di utenti.

(7) Nell'ambito di tale quadro politico e normativo in materia di sicurezza stradale, in costante evoluzione, gli Stati membri e l'industria hanno intrapreso varie iniziative relative all'uso della banda 5,9 GHz al fine di sviluppare e diffondere applicazioni per la sicurezza stradale. Tra tali iniziative figurano il consorzio *Car-2-Car Communications* ([8]), la piattaforma *C-Roads* ([9]), l'istituzione della *5G Automative Association* (5GAA, associazione per il 5G nel settore automobilistico) ([10]) e l'intensificazione delle attività nell'ambito del progetto di partenariato di terza generazione (*3rd Generation Partnership Project* – GPP) ([11]) e degli enti di normazione quale l'ETSI. Gli sforzi profusi a livello dell'industria sono sfociati nello sviluppo di due tecnologie concorrenti per la comunicazione a corto raggio tra i veicoli e l'ambiente circostante, ossia l'ITS-G5 e la tecnologia LTE-V2X (*long term evolution - vehicle to everything*, evoluzione a lungo termine – veicolo-tutto).

(8) Il settore del trasporto ferroviario urbano ritiene necessaria la disponibilità di almeno 20 MHz di spettro armonizzato ([12]) per il funzionamento dei sistemi di controllo dei treni basati sulle comunicazioni (*communication based train control* – CBTC), che rendono possibile una gestione sicura ed efficiente delle attività di trasporto ferroviario urbano, permettendo in particolare di ridurre gli intervalli tra due treni che si susseguono e incrementare di conseguenza il flusso nelle infrastrutture di trasporto pubblico. Alcune linee della metropolitana nell'Unione stanno già utilizzando, sulla base di autorizzazioni a livello locale, parti della banda di frequenze 5 905–5 935 MHz o frequenze superiori. È pertanto importante armonizzare lo spettro per tale uso a livello dell'Unione al fine di garantire un mercato unico anche nel trasporto ferroviario urbano e di contribuire al conseguimento degli obiettivi ambientali dell'Europa.

(9) A norma dell'articolo 4, paragrafo 2, della decisione n. 676/2002/CE, il 18 ottobre 2017 la Commissione ha conferito alla Conferenza europea delle amministrazioni delle poste e delle telecomunicazioni (CEPT) il mandato di studiare la possibilità di estendere di 20 MHz (fino a 5 925 MHz) il limite superiore della banda di frequenze ITS relativa alla sicurezza, armonizzata a livello dell'Unione (5 875-5 905 MHz), ammettendovi, oltre ai trasporti stradali, altri mezzi di trasporto quali le ferrovie urbane che si avvalgono dei sistemi CBTC.

(10) In risposta al mandato, l'11 marzo 2019 la CEPT ha pubblicato una relazione (*CEPT Report 71 – ITS at 5.9 GHz*; relazione della CEPT n. 71 – ITS a 5,9 GHz) contenente una revisione delle condizioni tecniche e dell'estensione della banda 5,9 GHz. Tra le proposte contenute nella relazione figurano un ampliamento della definizione di ITS, l'armonizzazione della banda di frequenze 5 875-5 925 MHz per le applicazioni ITS legate alla sicurezza e l'armonizzazione della banda di frequenze 5 925-5 935 MHz per le applicazioni ITS su ferrovie urbane legate alla sicurezza, soggetta al coordinamento nazionale con i servizi fissi e/o previ studi per determinare le condizioni di condivisione. La relazione propone inoltre di riservare in via prioritaria le frequenze al di sotto dei 5 915 MHz alle applicazioni ITS su strada e quelle al di sopra dei 5 915 MHz alle applicazioni ITS su ferrovie urbane. Nella banda di frequenze 5 915-5 925 MHz è proposto di limitare l'uso da parte delle applicazioni ITS su strada alle comunicazioni infrastruttura-veicolo (I2V) fin quando tali applicazioni non saranno in grado di proteggere le applicazioni ITS su

([6]) Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni del 30 novembre 2016 - «Una strategia europea per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi, prima tappa verso una mobilità cooperativa, connessa e automatizzata» [COM(2016) 766 final].

([7]) Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni del 17 maggio 2018 «L'Europa in movimento – Una mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, interconnessa e pulita» [COM (2018) 293 final].

([8]) https://www.car-2-car.org/.

([9]) https://www.c-roads.eu/platform.html.

([10]) http://5gaa.org/.

([11]) https://www.3gpp.org.

([12]) Relazione tecnica dell'ETSI 103 111 V1.1.1 (2014-10) - parte relativa ai requisiti in materia di spettro per i sistemi di traporto ferroviario urbano nella gamma 5,9 GHz.