

# Manifesto per le pari opportunità di digitalizzazione

Un'ampia coalizione invita i responsabili politici dell'UE a proporre entro il 2020 una legislazione che garantisca pari opportunità di digitalizzazione per l'accesso remoto ai dati di bordo generati dal veicolo

La concorrenza, l'innovazione e gli interessi dei consumatori devono essere al centro del mercato unico digitale dell'UE



---

**Basandosi sulla precedente iniziativa del Manifesto del 2018<sup>1</sup>, la sottoscritta coalizione di operatori del settore automobilistico e dei fornitori dei servizi di mobilità, assicuratori, consumatori e rappresentanti delle PMI, ribadisce la sua richiesta di una soluzione legislativa che garantisca un accesso remoto efficace ai dati di bordo (in-vehicle) e alle risorse funzionali che assicurino la concorrenza, l'innovazione e la libera scelta del consumatore. Deve essere garantita la capacità di liberare il potenziale innovativo e competitivo dell'industria dei servizi di assistenza automobilistica e dei fornitori di servizi di mobilità per i loro servizi che ruotano "intorno all'auto".**

---

## QUAL È IL PROBLEMA?

Il ritmo dello sviluppo tecnologico e la digitalizzazione del settore automobilistico stanno aumentando in modo esponenziale. Si prevede che entro il 2025, il 70% del parco veicoli sarà connesso<sup>2</sup>, e le sottoscritte Associazioni sono pronte a guidare la mobilità connessa e automatizzata al successo.

Numerose idee innovative sono in fase di elaborazione, ma non possono essere portate a compimento (in tutto o in parte) a causa della mancanza di un accesso efficace ai dati e alle funzioni di bordo del veicolo.

Con l'avvento della 'connected car' (auto connessa), **la concorrenza inizia ora all'interno del veicolo**, dove la qualità dei dati e la capacità di accedere in maniera sicura alle funzionalità dell'auto determinano la qualità del servizio. In un settore automobilistico sempre più digitalizzato, l'intera filiera automobilistica deve avere il diritto di evolvere e di sviluppare i propri modelli di business e di conseguenza competere su un piano di parità con i costruttori dei veicoli stessi per poter continuare a offrire servizi competitivi ai propri clienti.

### Esempi di casi di utilizzo digitale:

'Pneumatici come servizio', 'riparazioni ecologiche', ispezione tecnica periodica digitale, allarmi predittivi che evitano l'insorgere di guasti, diagnostica a distanza che ottimizza l'assistenza stradale e quindi i viaggi dei consumatori, smart leasing e servizi di mobilità condivisa, 'parti parlanti' che comunicano il loro stato di salute per una catena di produzione e distribuzione aftermarket ottimizzata, polizze assicurative 'Pay How You Drive' e assistenza al conducente.



## Sono pertanto necessarie quattro abilità chiave:

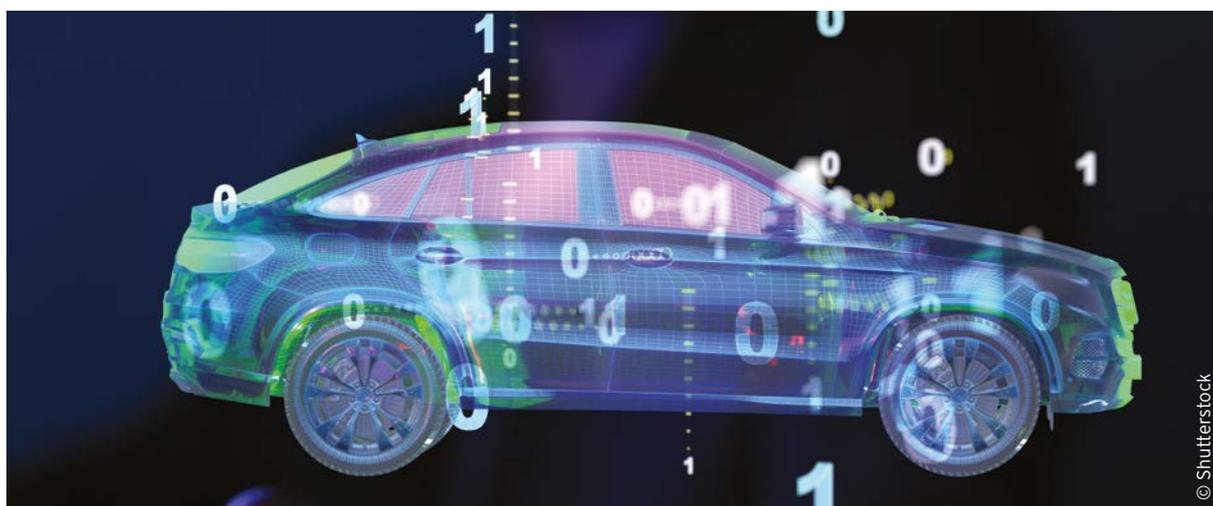
- Accesso indipendente, diretto, in tempo reale e non monitorato da parte dei costruttori di veicoli (che sono concorrenti), ai dati generati a bordo del veicolo, inclusi quelli che sono critici in termini di tempo e di frequenza;
- Comunicazione bidirezionale con il veicolo e le sue funzioni, indipendente dal costruttore del veicolo;
- La capacità di interagire da remoto in modo sicuro, protetto e indipendente, con il conducente utilizzando le funzioni HMI di bordo (ad es. tramite il monitor su cruscotto o i comandi vocali);
- La capacità di eseguire software indipendenti direttamente *nel* veicolo connesso utilizzando le capacità computazionali di bordo per elaborare dati generati dinamicamente il più vicino possibile alla loro fonte.

Questa possibilità di accesso interoperabile diretto e indipendente consentirà lo sviluppo di prodotti e servizi digitali innovativi che si tradurrà in una scelta vera per i consumatori e in una mobilità competitiva. Questi principi sono supportati *oggi* dalla legislazione UE in materia di riparazione e manutenzione per il connettore fisico di OBD (On-Board-Diagnostics), che deve essere applicata a tutti gli altri canali di comunicazione con il veicolo.



Tuttavia, è dimostrato che nessuna di queste quattro abilità sarebbe possibile con il modello di accesso ai dati proposto dai produttori di veicoli, il cosiddetto '**Extended Vehicle**' (**ExVe**), in quanto quest'ultimo intende incanalare tutte le comunicazioni per l'accesso remoto ai dati attraverso il server backend di proprietà del produttore del veicolo. Solo una parte limitata dei dati di bordo e un sottoinsieme ristretto di funzioni basate sul modello commerciale del costruttore del veicolo sarebbero disponibili per gli operatori indipendenti. La soluzione dei produttori consentirebbe l'accesso o direttamente in base a un contratto B2B o tramite una piattaforma di servizi di dati, un cosiddetto "Neutral Server".

L'ExVe non garantisce pari capacità. Al contrario, dà ai costruttori di veicoli il pieno controllo e la facoltà di decidere arbitrariamente come, quando (latenze) e a chi garantire l'accesso ai dati (principalmente in forma aggregata e già diagnosticati/elaborati). I fornitori concorrenti sono quindi limitati alla possibilità di duplicare i propri servizi basandosi sui metodi di riparazione dei costruttori di veicoli. Il ruolo del costruttore del veicolo come "guardiano" autoproclamato dei dati e delle funzioni del veicolo è anche visibile dall'accesso limitato ai dati di bordo (in-vehicle) tramite il connettore fisico di On-Board-Diagnostics (OBD), che è già stato imposto arbitrariamente.



## E ALLORA QUAL È LA SOLUZIONE?

Il principio chiave dovrebbe essere quello di garantire le stesse capacità disponibili ai costruttori dei veicoli. Ad esempio, riteniamo che tali capacità siano realizzabili con una “piattaforma di bordo interoperabile, standardizzata, sicura e ad accesso aperto” (OTP) e con i dispositivi di protezione ad essa inerenti. Tale soluzione era già stata presentata nella relazione sullo studio del TRL della Commissione Europea<sup>3</sup> e supportato da studi indipendenti (ad es. il report *Oversee*<sup>4</sup>). Un tale sistema telematico consente l’implementazione protetta e sicura all’interno del veicolo di applicazioni indipendenti che ottimizzano l’elaborazione dei dati di bordo, supportando al tempo stesso la comunicazione decentrata da/verso il veicolo con fornitori di servizi alternativi che ottengono il consenso diretto dei consumatori. In questo modo si evita l’obbligo di dover prima firmare un contratto di trasferimento dati con il costruttore del veicolo (a causa del concetto dell’ExVe). Questa soluzione non pregiudica il principio di neutralità tecnologica, in quanto sono definiti i requisiti funzionali, ma l’attuazione tecnica rimane a discrezione della parte che l’implementa.

### Tale soluzione potrebbe:

- garantire ai consumatori il pieno controllo di decidere quali fornitori di servizi possono accedere ai loro dati, senza interferenze da parte dei costruttori di veicoli;
- salvaguardare una concorrenza effettiva e garantire il non monitoraggio delle imprese concorrenti indipendenti da parte dei costruttori di veicoli (che sono loro concorrenti);
- consentire soluzioni innovative e nuovi modelli di business;
- supportare ulteriormente ed essere pienamente compatibile con la sicurezza informatica;
- migliorare la sicurezza stradale e contribuire a un’economia più sostenibile e circolare;
- garantire la conformità con le norme sulla protezione dei dati tramite un rapporto diretto tra il fornitore dei servizi e i propri clienti.

---

**La piattaforma interoperabile garantisce almeno lo stesso elevato livello di protezione, sicurezza, responsabilità e protezione dei dati che i costruttori di veicoli stessi rispettano, salvaguardando al contempo la reale scelta dei consumatori, la concorrenza, l’innovazione e la sicurezza stradale.**

Infatti, già oggi i costruttori di veicoli consentono sempre più spesso a partner commerciali terzi selezionati (non concorrenti) di gestire i loro sistemi e applicazioni (dei partner terzi) nei loro veicoli. Ciò dimostra quantomeno che l’accesso diretto protetto e sicuro è possibile senza interferire con le funzioni del veicolo.

## È ORA DI AGIRE!

In due recenti Risoluzioni<sup>5</sup>, il Parlamento europeo ha invitato la Commissione europea ad adottare azioni (legislative) volte a garantire “un accesso equo, sicuro, in tempo reale e tecnologicamente neutro ai dati di bordo dei veicoli per taluni soggetti terzi”. Inoltre, una serie di studi interni ed esterni della Commissione europea<sup>6</sup> ha fornito ulteriori prove dell’impatto giuridico ed economico dei modelli di accesso ai dati dei veicoli in discussione. In un mercato con rapporti di forza squilibrati, dove una parte, i costruttori di veicoli, gode del controllo monopolistico dell’accesso ai dati/alle funzioni del veicolo, è necessaria una legislazione che garantisca condizioni di concorrenza effettive.

Le conseguenze economiche dell’accesso non regolamentato ai dati di bordo attraverso l’attuale modello chiuso “ExVe” proposto dalle case automobilistiche potrebbero comportare costi aggiuntivi per l’aftermarket indipendente in Europa. Un recente studio della FIA Region-I ha quantificato costi e perdite pari a 65 miliardi di euro per i consumatori e gli operatori indipendenti da qui al 2030<sup>7</sup>. È quindi chiaramente giunto il momento di agire!

# COSA CHIEDIAMO?

## UNA PROPOSTA LEGISLATIVA ENTRO IL 2020!

**Chiediamo ai responsabili politici, e in primo luogo alla Commissione europea, di presentare entro il 2020 una proposta legislativa che sia basata sui sottoindicati "Principi e Requisiti di alto livello" e che porti a una piattaforma telematica interoperabile a bordo dei veicoli e alle sue interfacce fornendo<sup>8</sup>:**

- 1.** Pari capacità per tutti i fornitori di servizi automobilistici di utilizzare sistemi di comunicazione bidirezionale tramite il display interno del veicolo e/o funzioni HMI che consentano di offrire efficacemente al proprietario/conducente del veicolo un servizio che possa essere successivamente scelto e autorizzato, nel rispetto di tutti i requisiti legali (ad es. conformità al GDPR, possibilità di evitare la distrazione del conducente).
- 2.** Accesso diretto, indipendente, non monitorato e in tempo reale al veicolo, ai suoi dati e alle sue risorse, ad esempio attraverso una piattaforma interoperabile, standardizzata, sicura e ad accesso aperto che fornisca una comunicazione bidirezionale indipendente dal costruttore del veicolo;
- 3.** Capacità di installare applicazioni indipendenti *nel* veicolo per ottimizzare l'elaborazione dei dati e l'innovazione (con nuovi modelli commerciali).
- 4.** L'ambito e la qualità dei dati/funzioni devono essere almeno pari a quella *disponibili* per i costruttori di veicoli, vale a dire ciò che il veicolo supporta, anche se i costruttori non lo utilizzano per i propri modelli commerciali. Tali portata e qualità dovranno essere pubblicate per ciascun veicolo.
- 5.** Un quadro neutrale armonizzato che garantisca un singolo punto di accesso ai certificati di sicurezza informatica, supportato da requisiti legislativi per tale accesso e per l'uso dei certificati.

**Solo portando a termine tutti questi requisiti di abilità funzionale l'UE potrà garantire un ambiente di servizi competitivo e diventare leader nella mobilità connessa e autonoma salvaguardando al contempo un' economia di mercato sociale, ecologica e favorevole alle PMI.**

Bruxelles, Ottobre 2019

<sup>1</sup>Il primo Manifesto a favore di opportunità di digitalizzazione eque è stato firmato nel 2018

<sup>2</sup>Fonte Roland Berger nel report ETRMA/Quantalyse 'Connected & Automated Mobility - Tyre Industry Use Cases That Require Direct Access to In-Vehicle Data', Giugno 2019

<sup>3</sup>Studio 'Access to In-vehicle Data and Resources' del Transport Research Laboratory (TRL) sull'accesso ai dati e alle risorse del veicolo, Agosto 2017

<sup>4</sup>Report Overseer su 'Open Vehicular Secure Platform', 7° programma quadro per la ricerca e lo sviluppo tecnologico, Novembre 2013

<sup>5</sup>Risoluzione del Parlamento europeo su una strategia europea sul sistema cooperativo dei trasporti intelligenti (C-ITS) a partire dal 13 marzo 2018, Risoluzione del Parlamento europeo sulla guida autonoma nel trasporto europeo a partire dal 5 Dicembre 2018

<sup>6</sup>Studio 'Access to digital car data and competition in aftersales services' del Joint Research Center (JRC), Settembre 2018, sull'accesso ai dati digitali dell'automobile e concorrenza nei servizi post-vendita; Studio TRL (vedi nota 3); Valdani, Vicari & Associati (VVA) Studio 'Cooperative, Connected and Automated Mobility (CCAM), Agosto 2018, sulla mobilità cooperativa, connessa e automatizzata (CCAM)

<sup>7</sup>Studio di Quantalyse / Schönenberger Advisory Services per FIA Region I Study 'The automotive digital transformation and the economic impacts of existing data access models', Marzo 2019 (La trasformazione digitale in ambito automotive e impatto economico dei modelli di accesso ai dati esistenti)

## Associazioni dell'industria, dei consumatori e PMI firmatarie:



**ADPA** rappresenta gli editori europei indipendenti di dati automobilistici.  
[www.adpa.eu](http://www.adpa.eu)

**Pierre Thibaudat**  
EU Affairs Manager  
[pierre.thibaudat@adpa.eu](mailto:pierre.thibaudat@adpa.eu)  
+32 2 761 95 18



**CECRA** rappresenta i concessionari e gli autoriparatori europei.  
[www.cecra.eu](http://www.cecra.eu)

**Bernard Lycke**  
Director General  
[bernard.lycke@cecra.eu](mailto:bernard.lycke@cecra.eu)  
+32 2 771 96 56



**CITA** rappresenta le organizzazioni che ispezionano o supervisionano l'ispezione dei veicoli a motore in servizio e dei loro rimorchi.  
[www.citainsp.org](http://www.citainsp.org)

**Eduard Fernandez**  
Executive Director  
[e.fernandez@citainsp.org](mailto:e.fernandez@citainsp.org)  
+32 2 469 06 70



**EGEA** rappresenta i produttori e gli importatori europei di attrezzature per officine e di prova.  
[www.egea-association.eu](http://www.egea-association.eu)

**Massimo Brunamonti**  
Board Member  
[contact@aam-con.com](mailto:contact@aam-con.com)  
+32 2 761 95 15



**ETRMA** rappresenta i produttori europei di pneumatici e gommati.  
[www.etrma.org](http://www.etrma.org)

**Fazilet Cinaralp**  
Secretary General  
[f.cinaralp@etrma.org](mailto:f.cinaralp@etrma.org)  
+32 2 218 49 40



**FIA Region I** rappresenta i club automobilistici e di promozione turistica (touring club) europei.  
[www.fiaregion1.com](http://www.fiaregion1.com)

**Chris Carroll**  
Policy Director  
[ccarroll@fia.com](mailto:ccarroll@fia.com)  
+32 2 282 08 18



**FIGIEFA** rappresenta i distributori aftermarket indipendenti europei nel settore automotive.  
[www.figiefa.eu](http://www.figiefa.eu)

**Sylvia Gotzen**  
Chief Executive Officer  
[sylvia.gotzen@figiefa.eu](mailto:sylvia.gotzen@figiefa.eu)  
+32 2 761 95 10



**Insurance Europe** rappresenta il settore assicurativo e riassicurativo europeo.  
[www.insuranceeurope.eu](http://www.insuranceeurope.eu)

**Thomas Gelin**  
Policy Advisor  
[gelin@insuranceeurope.eu](mailto:gelin@insuranceeurope.eu)  
+32 2 894 30 48



**Leaseurope** rappresenta l'industria europea del leasing e del noleggio automobilistico.  
[www.leaseurope.org](http://www.leaseurope.org)

**Richard Knubben**  
Deputy Director-General  
[r.knubben@leaseurope.com](mailto:r.knubben@leaseurope.com)  
+32 2 778 05 68



**SMEUnited** rappresenta l'artigianato, i mestieri e le PMI europei.  
[www.smeunited.eu](http://www.smeunited.eu)

**Véronique Willems**  
Secretary General  
[v.willems@smeunited.eu](mailto:v.willems@smeunited.eu)  
+32 2 230 75 99



**UEIL** rappresenta l'industria europea dei lubrificanti.  
[www.ueil.org](http://www.ueil.org)

**Jos Jong**  
Board Member  
[josjong@planet.nl](mailto:josjong@planet.nl)  
+31 703 38 46 65