



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

**Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC**

Berna, 7 dicembre 2018

Servizi di mobilità multimodale

**Rapporto esplicativo
per l'avvio della procedura di consultazione**

DATEC
Ufficio federale dei trasporti
Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
+41 58 462 85 78
info@bav.admin.ch
www.admin.ch

Avamprogetto e rapporto esplicativo sui servizi di mobilità multimodale

Compendio

La digitalizzazione permette di combinare in modo più semplice e mirato diverse modalità di locomozione quali taxi, trasporti pubblici (TP), auto, biciclette e spostamenti a piedi. Grazie a offerte di mobilità collegate in rete e personalizzate in base alle esigenze dell'utenza, il sistema globale dei trasporti può essere utilizzato in maniera ottimale. La Confederazione promuove lo sviluppo della cosiddetta multimodalità nel settore dei trasporti, adoperandosi per migliorare la disponibilità e lo scambio dei dati necessari e per rendere più accessibili i sistemi di distribuzione. I TP saranno integrati come elemento chiave nei servizi di mobilità multimodale. Al fine di rimuovere gli attuali ostacoli che impediscono lo sviluppo di offerte innovative, agli intermediari della mobilità esterni ai TP verrà garantito, a determinate condizioni, l'accesso alla distribuzione dei biglietti degli stessi TP.

Premessa

Grazie ad applicazioni e ad altre piattaforme elettroniche, in futuro gli utenti potranno usufruire di offerte di mobilità da A a B su misura, in funzione del tempo a disposizione, della situazione del traffico, delle condizioni meteorologiche, del prezzo che si è disposti a pagare e di altre esigenze. Con un semplice clic sarà possibile prenotare e pagare queste offerte che coprono diversi mezzi di trasporto. Esse comprenderanno sia viaggi da A a B con diversi mezzi di trasporto (catene di mobilità intermodale) sia pacchetti di credito che combineranno più mezzi di trasporto (ad es. contingenti di taxi/auto condivise, abbonamenti ai TP). Si otterrà quindi una rete di mobilità più flessibile, semplice e conveniente, mentre, allo stesso tempo, l'utilizzo dell'infrastruttura risulterà più efficiente. L'attuale ordinamento giuridico non tiene ancora conto di questa evoluzione verso una mobilità multimodale, basata sull'utilizzazione combinata di diversi mezzi di trasporto in un determinato arco di tempo. L'integrazione dei TP in queste offerte di mobilità è ancora molto limitata e possibile solo sulla base di singoli accordi tra imprese di TP e terzi.

Contenuto del progetto

La legge sul trasporto di viaggiatori (LTV) viene adeguata alle attuali esigenze della mobilità multimodale. La Confederazione intende promuovere lo sviluppo di servizi di mobilità multimodale con una quota di TP sfruttandone così l'ampio potenziale di benefici per il sistema globale dei trasporti. Il progetto apre nuove possibilità agli attori nel settore della mobilità, migliorando la disponibilità e lo scambio di dati rilevanti nonché l'accessibilità dei sistemi di distribuzione. Al riguardo, la Confederazione svolgerà un ruolo di coordinamento, sensibilizzazione e informazione e, se necessario e opportuno, di sostegno mirato a favore dello sviluppo e della gestione di infrastrutture per i dati e la distribuzione. Di fondamentale importanza sono i principi di non discriminazione, trasparenza e assunzione dei costi.

Il progetto disciplina l'interfaccia dei TP con altri fornitori di mobilità e servizi. Affinché i TP siano integrati come elemento chiave nelle offerte di mobilità multimodale, è necessario che, nel rispetto di determinate condizioni generali, anche gli intermediari della mobilità esterni ai TP possano vendere i biglietti di questo settore. A tale scopo i suddetti intermediari devono disporre di una stabile organizzazione o di una sede in Svizzera ed essere registrati. Ottengono così l'accesso controllato all'infrastruttura di distribuzione nei TP e ai dati necessari. I diritti e gli obblighi legati a questo accesso sono stabiliti in linea di principio nella LTV. La concretizzazione avviene mediante normative di applicazione generale nel settore dei TP, approvate dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT). La vigilanza sul mercato spetta all'attuale commissione indipendente in materia ferroviaria (oggi CAF, in futuro ComFerr secondo il decreto federale del 28 settembre 2018 concernente il progetto sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, OIF). In caso di conflitti tra intermediari della mobilità esterni e TP in merito alle condizioni concrete di accesso, è la commissione a decidere.

Con il presente progetto vengono inoltre adeguate le disposizioni sul trattamento dei dati da parte delle imprese dei TP e introdotta una normativa uniforme per tutte le imprese e le loro attività. Sono così resi possibili modelli commerciali innovativi nel settore del trasporto di viaggiatori, in particolare per quanto riguarda la mobilità multimodale e i moderni sistemi di distribuzione nei TP. Questo senza dimenticare l'esigenza di proteggere i dati dei viaggiatori, ai quali anche in futuro sarà garantita la possibilità di comprare biglietti senza dover indicare dati personali.

Indice

Compendio	2
1 Punti essenziali del progetto	4
1.1 Situazione iniziale	4
1.1.1 Condizioni quadro attuali	4
1.1.2 Orientamenti del Consiglio federale	8
«Rapporto sulle condizioni quadro dell'economia digitale» - Inizio 2017	8
1.1.3 Obiettivi del progetto	8
1.2 Normativa proposta	9
1.2.1 Nuova disposizione per la mobilità multimodale	9
1.2.2 Accesso alla distribuzione di biglietti dei trasporti pubblici e meccanismo per la definizione delle condizioni generali (governance)	10
1.2.3 Diritti e obblighi nell'accesso controllato alla distribuzione dei servizi di mobilità dei trasporti pubblici	11
1.2.4 Accesso ai dati e all'infrastruttura di distribuzione	13
1.2.5 Prospettiva: accesso alla distribuzione di altri fornitori di mobilità esterni ai trasporti pubblici	13
1.2.6 Settori affini	14
1.2.7 Altre normative	15
1.3 Motivazione e valutazione della soluzione proposta	15
1.4 Compatibilità tra i compiti e le finanze	16
1.5 Diritto comparato e rapporto con il diritto europeo	17
1.5.1 Normative/esperienze negli altri Paesi europei – Conclusioni	17
1.5.2 Diritto europeo	17
1.6 Attuazione	17
1.6.1 Normative previste a livello di ordinanza	17
1.6.2 Delimitazione rispetto ad altre normative del settore dei trasporti pubblici	18
1.7 Interventi parlamentari	18
2 Commenti ai singoli articoli	18
2.1 Legge del 2 marzo 2018 sul trasporto di viaggiatori	18
2.2 Legge del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie	21
3 Ripercussioni	21
3.1 Ripercussioni per la Confederazione	21
3.1.1 Ripercussioni finanziarie	21
3.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale	21
3.1.3 Altre ripercussioni	22
3.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna	22
3.3 Ripercussioni per l'economia	22
3.4 Ripercussioni per la società	22
3.5 Ripercussioni per l'ambiente	22
3.6 Altre ripercussioni	23
4 Programma di legislatura e strategie del Consiglio federale	23
4.1 Rapporto con il programma di legislatura	23
4.2 Rapporto con le strategie del Consiglio federale	23
5 Aspetti giuridici	23
5.1 Costituzionalità	23
5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	23
5.3 Forma dell'atto	23
5.4 Delega di competenze legislative	23
5.5 Protezione dei dati	23
Glossario	24

Avamprogetto e rapporto esplicativo sui servizi di mobilità multimodale

1	Punti essenziali del progetto
1.1	Situazione iniziale
1.1.1	Condizioni quadro attuali

La digitalizzazione modifica la mobilità

Le nuove tecnologie, i nuovi modelli commerciali e servizi e l'economia della condivisione (la cosiddetta sharing economy) stanno modificando la nostra vita quotidiana e, quindi, anche il nostro comportamento in termini di mobilità. Chi intende viaggiare, si aspetta offerte di mobilità facilmente accessibili, comode, affidabili, rapide ed economiche. Le nuove offerte come la condivisione di veicoli, scooter e biciclette o di passaggi in auto (car, scooter, bike o ride sharing) e l'esteso servizio di trasporti pubblici (TP) fanno sì che un numero sempre crescente di persone utilizzi diversi mezzi di trasporto senza possederli.

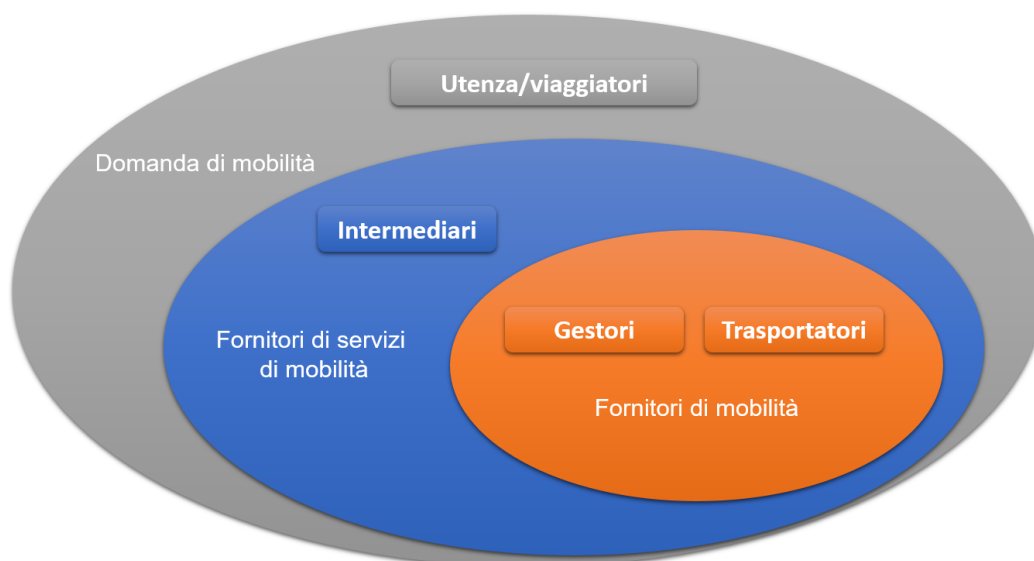
Inoltre grazie alle prospettive aperte dalla digitalizzazione sarà più facile stabilire interconnessioni tra le offerte di mobilità. Finora le imprese di taxi, i noleggiatori di veicoli e i TP comunicavano le loro offerte attraverso propri canali. All'utenza era lasciato non solo il compito di combinare queste offerte nel modo più appropriato per i viaggi individuali, ma anche di effettuare le prenotazioni e i pagamenti separatamente per ogni fornitore.

In futuro gli utenti potranno informarsi più facilmente sulle offerte presentate per i diversi mezzi di trasporto, confrontarle e combinarle in funzione della disponibilità di tempo, della situazione del traffico, delle condizioni meteorologiche, del prezzo che sono disposti a pagare o di altre esigenze personali. Si svilupperanno così offerte di mobilità multimodale che comprendono la possibilità di prenotazione con pagamento e di conteggio. L'utente potrà infatti prenotare e pagare con un semplice clic indipendentemente dai mezzi di trasporto impiegati. I servizi di mobilità multimodale riguarderanno viaggi svolti entro un determinato arco di tempo utilizzando diversi mezzi di trasporto. Potranno pertanto comprendere viaggi da A a B con diversi mezzi di trasporto (denominati anche mobilità intermodale) oppure combinare pacchetti di credito per più mezzi di trasporto ai sensi della «Mobility as a Service» (MaaS) (ad es. contingenti di taxi/auto condivise, abbonamenti ai TP).

In futuro, le numerose opportunità offerte dal mondo digitale consentiranno di soddisfare in modo più mirato le esigenze di mobilità della popolazione, nelle città, negli agglomerati, in campagna o nelle regioni periferiche. Le soglie di accesso alle nuove offerte o all'utilizzo dei TP si abbasseranno. Le barriere esistenti fra trasporti pubblici e traffico privato scompariranno gradualmente e questa tendenza è probabilmente destinata a rafforzarsi ulteriormente grazie ai veicoli automatizzati. Da parte sua l'amministrazione pubblica deve accompagnare attivamente questo cambiamento e, se necessario, contribuire a realizzarlo. Potrà così potenziarne gli effetti auspicati e attenuarne quelli indesiderati.

I nuovi attori sul mercato della mobilità

La digitalizzazione comporta l'aumento del numero di attori presenti sul mercato dei servizi di mobilità. Ai fornitori che, in qualità di trasportatori (ad es. imprese di TP o taxi), effettuano trasporti fisici o che come gestori posseggono o mettono a disposizione un'infrastruttura o dei veicoli (ad es. Mobility) si aggiungono sempre più degli intermediari. Questi ultimi non offrono direttamente servizi di mobilità, bensì procurano le offerte pertinenti e in parte le combinano (ad es. Whim e moovel).



Rappresentazione UFT settembre 2018

Figura 1: Attori sul mercato della mobilità (Fonte: UFT 2018)

Con questi intermediari della mobilità multimodale è sorta una nuova categoria di imprenditori. I loro servizi si basano su modelli commerciali digitali concernenti l'informazione, la prenotazione e la prenotazione/pagamento di offerte di mobilità e di altro genere (ad es. tramite applicazioni). Attualmente sono già in funzione servizi che riguardano diversi mezzi e modalità di trasporto, ma la loro diffusione è frenata dall'insufficiente disponibilità di dati e dai sistemi di distribuzione isolati.

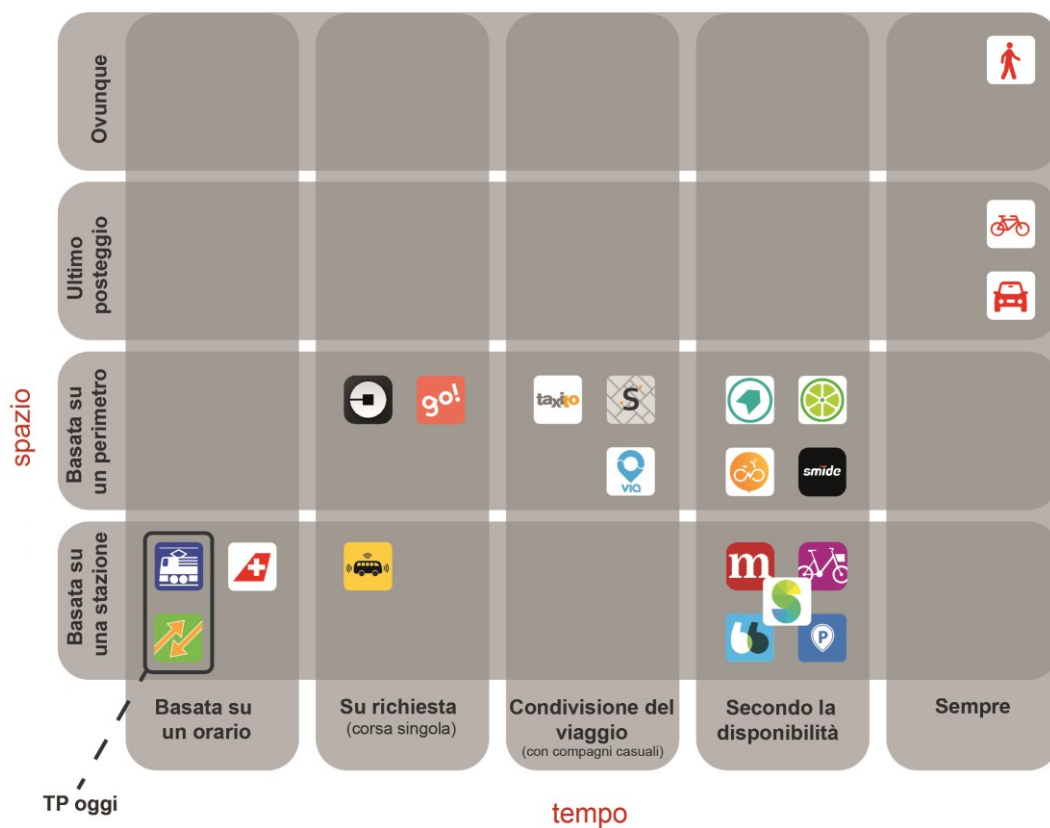


Figura 2: Attuali offerte di mobilità in Svizzera – maggiore interconnessione prevista in futuro (Fonte: in conformità a its-ch 2018)

Necessità di concretizzare i benefici potenziali per l'utenza, il sistema di mobilità, la società e l'economia

Il collegamento in rete delle offerte concernenti i servizi di mobilità multimodale offre svariate possibilità di sviluppo:

- **Maggiori benefici per i singoli utenti:** grazie ai nuovi servizi offerti da applicazioni e piattaforme, in futuro i collegamenti in rete di percorsi e viaggi potranno essere realizzati su misura, ossia in funzione della destinazione, della disponibilità di tempo, della situazione del traffico, delle condizioni meteorologiche e della sensibilità ai prezzi e all'ambiente. La prenotazione e il pagamento saranno alla portata di un clic. Le offerte individualizzate – porta a porta e da un unico interlocutore – faciliteranno i viaggi. In caso di perturbazione, inoltre, sarà possibile trovare rapidamente un itinerario alternativo. Avvalersi di una mobilità collegata in rete sarà quindi facile e comodo come utilizzare il proprio veicolo;
- **utilizzo più efficiente dei veicoli e delle infrastrutture di trasporto:** il viaggiatore che sa quando, dove e a quali costi può trovare posto nei TP, sufficiente capacità sulle strade o presso altri fornitori di mobilità adegua il suo comportamento per risparmiare tempo, danaro e fatica. Questo utilizzo più efficiente può contribuire a decongestionare il traffico nelle ore di punta, ad aumentare il grado di occupazione dei mezzi di trasporto e, di conseguenza, a ridurre le carenze di capacità su strade e ferrovie. La condivisione di veicoli costituisce una leva per lo sviluppo dei servizi di mobilità e di una maggiore efficienza economica. Inoltre riduce il consumo di spazio e il tempo in cui i veicoli sono fermi, nonché causa una minore usura delle infrastrutture. Nel suo complesso, questa evoluzione serve a ridurre i costi per l'ampliamento e la manutenzione delle infrastrutture con un conseguente sgravio del bilancio dell'amministrazione pubblica;
- **rafforzamento e garanzia del ruolo dei TP:** di regola, i TP sono una componente essenziale delle offerte di mobilità multimodale. Un miglior collegamento in rete con altri mezzi di trasporto garantisce e accresce la domanda di TP e ne migliora il grado di utilizzo nel corso della giornata. Servizi multimodali facilmente accessibili contribuiscono a rimuovere gli ostacoli che si frappongono all'utilizzazione dei TP e a potenziarne la competitività nei confronti del traffico motorizzato privato (TMP);
- **salvaguardia delle risorse naturali e incremento dell'efficienza energetica:** il rafforzamento di TP, traffico ciclabile e pedonale nonché un grado di utilizzo più elevato delle infrastrutture e dei veicoli privati salvaguardano le risorse naturali e migliorano l'efficienza energetica. Infatti comportano una diminuzione delle emissioni di CO₂ e del consumo di energia e di territorio causati dai mezzi di trasporto e dalle relative infrastrutture;
- **ottimizzazione dei servizi di mobilità nelle regioni periferiche e negli orari marginali:** attraverso offerte flessibili e, all'occorrenza, utilizzabili individualmente (su richiesta), la qualità dei servizi di base può essere ottimizzata a costi contenuti nelle regioni meno ben collegate o negli orari marginali;
- **incremento del traffico ciclabile e pedonale:** una migliore informazione e un più semplice collegamento con altri mezzi di trasporto accrescono la percentuale dei percorsi coperti a piedi o in bicicletta;
- **potenziamento dell'innovazione:** l'accesso più semplice ai dati dei fornitori di mobilità e sistemi di distribuzione aperti incentivano lo sviluppo dei servizi di mobilità, la competizione e le innovazioni, ad es. nella distribuzione;

- integrazione della Svizzera nel mercato internazionale della mobilità: la mobilità multimodale permette di comporre più facilmente specifiche catene transfrontaliere e di proporle sotto forma di pacchetti di credito. Attraverso queste proposte le offerte svizzere di trasporto sono meglio integrate a livello internazionale, la mobilità internazionale è agevolata grazie a percorsi senza soluzione di continuità e si acquisiscono nuovi mercati;
- realizzazione di un contesto adatto a nuovi attori e start up: nell'ambito di un nuovo ecosistema d'affari per i servizi di mobilità, imprese svizzere innovative elaborano soluzioni con potenzialità non solo a livello nazionale ma anche internazionale. Grazie alla buona qualità delle infrastrutture di trasporto e IT della Svizzera viene generato un valore aggiunto sostenibile.

L'UE e diversi Paesi europei stanno modificando le condizioni generali

Sul piano internazionale lo sfruttamento del potenziale offerto dalle soluzioni di mobilità multimodale viene considerato prioritario. L'UE persegue l'obiettivo di una mobilità multimodale, porta a porta e senza soluzione di continuità. A questo scopo, sarà realizzato un sistema di trasporto intelligente con informazioni multimodali e possibilità di prenotazione con pagamento online¹. La base legale è costituita da una direttiva del 2010 per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto². Questo testo definisce come misure prioritarie, tra l'altro, la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale e di servizi di informazione sul traffico in tempo reale. Nel 2017 la direttiva è stata integrata nel regolamento delegato sui servizi di informazione sulla mobilità multimodale³ che prevede la realizzazione graduale dell'accesso alle informazioni sulla mobilità per i TP, il TMP e tutti gli altri fornitori di mobilità. Con un approccio graduale e in forma standardizzata i dati statici e dinamici saranno resi accessibili in punti di accesso nazionali (National Access Points, NAP). Gli Stati non sono obbligati dalla direttiva a introdurre tali sistemi informativi, ma se lo fanno devono rispettare gli standard prestabiliti. A questo scopo hanno a disposizione un'apposita guida per l'attuazione, elaborata dall'UE. A partire dal 2023 ogni Paese sarà tenuto a istituire un NAP, segnatamente per le informazioni concernenti il traffico stradale e i TP. Tra l'altro, la Commissione europea ha stabilito prescrizioni minime e un calendario per le imprese ferroviarie. Se entro il 2022 queste imprese non avranno compiuto alcun progresso sostanziale, allora la materia andrà regolamentata.

Con le sue iniziative riguardanti la MaaS la Finlandia persegue un approccio di tipo liberale. Nel luglio 2018 è entrata in vigore un'apposita revisione della legislazione sui trasporti⁴. Il suo obiettivo è di mettere a disposizione i dati sulla mobilità e di ottenere un'apertura dei sistemi di distribuzione per creare condizioni generali favorevoli all'istituzione di nuovi servizi per la mobilità. Al contempo è stato liberalizzato il trasporto di viaggiatori, compresi i servizi dei TP e di taxi.

Nel giugno 2018 il governo francese ha avviato il progetto «libérer l'innovation au service des mobilités»⁵ che prevede anche modifiche delle basi legali. Il suo scopo è di realizzare le condizioni generali indispensabili per rendere accessibili i dati di tutti i fornitori di mobilità e per aprire i sistemi di distribuzione dei fornitori che ricevono fondi pubblici.

Altri Paesi come, ad esempio, l'Austria promuovono la mobilità multimodale principalmente attraverso misure di sensibilizzazione, coordinamento e sostegno attivo allo sviluppo di applicazioni. Il Ministero federale dei trasporti, dell'innovazione e della tecnologia (BVIT) finanzia, tra l'altro, Austria Tech, un'impresa di proprietà statale con finalità d'interesse generale, che da anni sostiene sotto il profilo contenutistico, tecnico e organizzativo gruppi d'interesse pubblici e privati nei processi di trasformazione.

In Germania vengono prese misure per la digitalizzazione dei sistemi di trasporto a livello comunale: il Ministero federale dei trasporti e dell'infrastruttura digitale (BMVI) sta incentivando con 500 milioni di euro l'interconnessione digitale dei modi di trasporto. Ciò allo scopo di consentire alle città, ai comuni e alle istituzioni di organizzare i loro sistemi di trasporto in modo più efficiente e sostenibile. Questa incentivazione rientra nel «Sofortprogramm Saubere Luft 2017–20»⁶ (Programma d'emergenza per un'aria pulita 2017–20).

I suddetti esempi si riferiscono alla situazione esistente nel 2018. Tenuto conto dei rapidi progressi in corso, si deve ritenere che nei prossimi anni in questo settore ci saranno ulteriori sviluppi.

Tutti i Paesi devono trovare risposte ad analoghe domande di fondo, come ad esempio la definizione del ruolo dello Stato nell'accompagnamento dell'evoluzione di questa tematica. Le risposte che stanno arrivando sono però molto differenziate. Anche la Svizzera è chiamata a trovare soluzioni conformi alle proprie specifiche esigenze. Una semplice trasposizione di soluzioni già adottate in altri Paesi sarebbe sicuramente inadeguata. Tuttavia è importante seguire attivamente l'evoluzione in atto a livello internazionale per trarne insegnamenti utili per la Svizzera.

Lunga tradizione svizzera di collaborazione trasversale ai diversi mezzi di trasporto

In Svizzera esiste una collaborazione che si estende ai mezzi di trasporto per quanto riguarda la messa a disposizione di informazioni aggiornate sulla situazione del traffico. Come centro di competenza qualificato per le informazioni sul traffico, Viasuisse – con la partecipazione di SSR, FFS e TCS – si basa soprattutto su dati dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) e dei Cantoni.

Nei TP l'utenza beneficia del trasporto diretto, ottenuto grazie all'unione di circa 250 imprese dei TP. Treni, autobus, impianti a fune, tram e battelli formano un sistema integrato e senza soluzione di continuità. Non importa il numero di imprese dei TP che trasportano i viaggiatori: il biglietto occorrente è uno solo. Anche gli abbonamenti come quello generale o a metà prezzo coprono, ad eccezione di poche linee turistiche, praticamente l'intera rete svizzera dei TP. Ciò va a vantaggio non solo degli utenti ma anche delle imprese dei TP in quanto componenti di un sistema nazionale di distribuzione. Grazie a questa collaborazione delle imprese dei TP, prescritta per legge, la Svizzera dispone di una base senza pari e importante per l'attuazione della mobilità multimodale. Anche nel reciproco scambio di informazioni sulla mobilità il settore dei TP dispone di un'esperienza pluriennale, ad esempio nei sistemi di informazione degli utenti. Inoltre già adesso con i parcheggi di interscambio (park&ride) o i posteggi per taxi e veicoli Mobility nelle stazioni esistono diversi elementi dell'offerta multimodale.

¹ Risoluzione del Parlamento europeo del 7 luglio 2015 sull'emissione di biglietti multimodali integrati in Europa (2014/2244(INI))

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 Regolamento delegato (UE) 2017/1926 della Commissione, del 31 maggio 2017, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale, GU L 272 del 21.10.2017, pag. 1

⁴ www.lvm.fi/act-on-transport-services

⁵ www.ecologique-solidaire.gouv.fr/french-mobility

⁶ www.bmvi.de/ > Themen > Digitales > Sofortprogramm Saubere Luft

L'attuale accesso ai dati e ai sistemi di distribuzione è limitato e la mobilità multimodale ne risulta ostacolata

Oggi lo sviluppo dei servizi di mobilità multimodale con sistemi digitali di informazione, prenotazione o prenotazione con pagamento per diversi mezzi e modalità di trasporto è frenato dall'insufficiente disponibilità di dati e dall'isolamento dei sistemi di distribuzione dei diversi fornitori di mobilità.

I servizi di mobilità multimodale possono essere offerti solo se si dispone di una base minima di dati, un cosiddetto insieme di dati fondamentali che comprende geodati, dati sull'esercizio e sulla distribuzione concernenti i fornitori di mobilità. I geodati si riferiscono allo spazio e presentano informazioni sui percorsi e sulle ubicazioni ad esempio della rete ferroviaria e stradale, delle fermate o dei posteggi dei veicoli condivisi. Per dati sull'esercizio s'intendono quelli riferiti ai tempi, ossia che forniscono informazioni sulla durata prevista dei viaggi e sulla disponibilità delle offerte di mobilità, ad esempio orari e dati in tempo reale, dati sulla situazione del traffico stradale o sui cantieri nonché sulla disponibilità di taxi e di veicoli da condividere. I dati sulla distribuzione sono quelli concernenti i prezzi e gli assortimenti, ossia le indicazioni sulle tratte, le zone e la mobilità offerte, come ad esempio i prezzi dei biglietti, i costi dei parcheggi o i costi per km e mezzo di trasporto.

Molte informazioni fornite dall'insieme di dati fondamentali sono già disponibili per la lettura mediante macchine, spesso però non su tutto il territorio e non nella qualità o forma necessaria. Inoltre, sovente i dati non sono accessibili a tutti gli interessati a causa di interessi economici privati. Infatti, le imprese che registrano o rielaborano dati ne impediscono il libero scambio e li utilizzano in parte a scopi commerciali. Sottraendo ai loro concorrenti questi dati, si ripromettono di ricavarne un vantaggio. Anche la struttura federale dell'amministrazione pubblica, con compiti, competenze, risorse e interessi differenziati, ostacola uno scambio di dati ampio e una standardizzazione della qualità dei dati stessi. Infine per questo scambio mancano oggi standard, interfacce e configurazioni comuni come anche servizi di coordinamento che dispongano delle risorse indispensabili.

Per coloro che utilizzano le catene di mobilità intermodale è essenziale poter prenotare e pagare direttamente l'intera specifica opzione di viaggio «con un semplice clic». Tuttavia, le attuali condizioni generali esistenti in Svizzera spesso non consentono di offrire un simile servizio. Sia i TP che i fornitori di mobilità esterni ai TP, come le ditte di taxi, di condivisione o noleggio di veicoli, fanno per lo più capo a propri canali isolati per le operazioni di prenotazione con pagamento e di conteggio. Per ottenere un sistema efficiente di mobilità globale grazie a un'offerta multimodale, è indispensabile un'apertura a lungo termine di tutti questi sistemi di distribuzione.

Attualmente le offerte dei trasporti pubblici possono essere integrate solo in misura limitata nelle catene di mobilità

Con il sistema consolidato del trasporto diretto nei TP la Svizzera dispone di un elemento essenziale dei servizi di mobilità multimodale al quale possono essere aggiunte altre offerte di mobilità quali, ad esempio, quelle di condivisione di auto, biciclette e taxi.

Tuttavia ora la distribuzione di biglietti per i TP è riservata alle imprese del settore e ai loro singoli partner contrattuali e viene effettuata tramite una propria specifica infrastruttura, la piattaforma NOVA. Tali imprese assumono quindi diversi ruoli: svolgono al contempo quello di trasportatore e titolare delle tariffe ma anche di intermediario che vende agli utenti i suoi biglietti attraverso propri canali.

Adesso le altre imprese non possono vendere in proprio biglietti dei TP, a meno che non abbiano concluso un accordo contrattuale con un'impresa dei TP (come ad es. il TCS con la SOB). Anche in questo caso rimane loro precluso l'accesso diretto all'infrastruttura di distribuzione NOVA, poiché le vendite sono effettuate tramite la corrispondente impresa dei TP. I diritti di distribuzione basati su singoli contratti non rientrano nella sfera d'influenza degli organismi del settore dei TP e dell'amministrazione pubblica. Non si può pertanto escludere che oggi un importante attore del mercato acceda alla distribuzione di biglietti dei TP tramite un'impresa del settore e che eserciti un'influenza determinante sulla struttura della distribuzione e delle tariffe nei TP.

Oltre all'attuale monopolio della distribuzione esercitato dalle imprese dei TP, anche il complesso sistema di assortimenti e di tariffe rappresenta un ostacolo per l'integrazione nei servizi di mobilità multimodale. Fatta eccezione per gli abbonamenti generali, gli utenti percepiscono le odierne offerte dei TP come particolarmente frammentate: ogni impresa dei TP ha la propria applicazione, per lo più fatta su misura per una determinata modalità di trasporto e/o una specifica regione. Una percentuale non irrilevante dei costi di distribuzione è da ricondurre all'ampiezza che caratterizza ormai la gamma di offerte di TP.

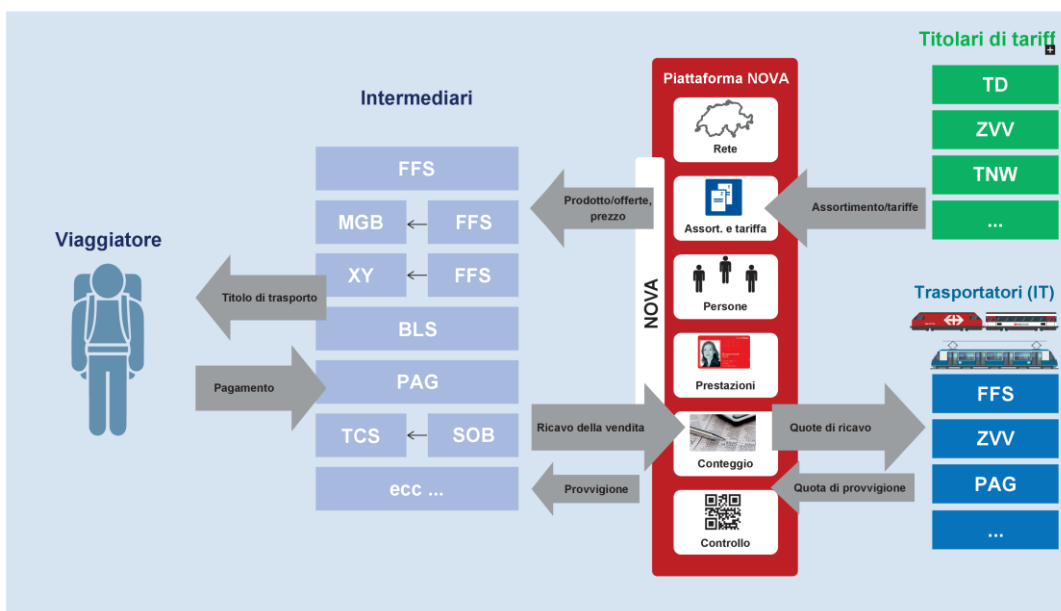


Figura 3: Situazione attuale nella distribuzione di biglietti dei TP (Fonte: ch-direct 2018)

Le imprese dei TP sono comunque innovative nel settore della distribuzione. Hanno infatti, anche con il sostegno dell'economia privata, sviluppato prodotti che tengono conto delle possibilità offerte dalla digitalizzazione. A titolo di esempio possono essere citati i sistemi con formazione automatica dei prezzi (FAP) come «fairtiq» o «lezzgo». Esperienze maturate in altri settori mostrano tuttavia che, sovente, nel contesto della digitalizzazione idee nuove ed efficaci sono state elaborate da attori che non facevano parte del sistema interessato e che lavoravano con approcci del tutto nuovi. Uno studio⁷ ha rivelato che i classici fornitori di mobilità spesso colgono con ritardo le esigenze dell'utenza, soprattutto nell'ambito della mobilità multimodale. Corrono così il rischio di perdere l'opportunità rappresentata dai nuovi ecosistemi di mobilità. Secondo gli autori del rapporto di ricerca «Individualisierung des ÖV-Angebots» (Individualizzazione dell'offerta TP, disponibile solo in tedesco) per soddisfare le aspettative future della società bisogna puntare soprattutto all'innovazione e integrazione di nuove offerte di mobilità nell'offerta classica di TP. L'apertura della distribuzione di offerte dei TP viene indicata come opportunità per sviluppare nuove idee commerciali che possono rendere globalmente più attrattiva l'utilizzazione dei TP⁸. Affinché s'impegnino nella promozione della mobilità multimodale e integrino i TP nelle loro catene di mobilità, gli attori esterni al settore dei TP necessitano di un livello sufficiente di certezza del diritto e quindi di sicurezza negli investimenti. Condizione che oggi non esiste. Senza l'apertura dei sistemi di distribuzione nei TP un notevole potenziale d'innovazione per il sistema globale di mobilità rimane quindi inutilizzato.

Per promuovere in modo efficace la multimodalità nei trasporti e sfruttare i potenziali inutilizzati, è indispensabile migliorare la situazione per quel che concerne la disponibilità dei dati e l'accesso ai sistemi di distribuzione.

1.1.2 Orientamenti del Consiglio federale

«Rapporto sulle condizioni quadro dell'economia digitale» - Inizio 2017

L'11 gennaio 2017 il Consiglio federale ha adottato il «Rapporto sulle condizioni quadro dell'economia digitale» (disponibile in tedesco e in francese con un riassunto in italiano)⁹. In questo rapporto ha dato l'incarico al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di verificare in che misura la Confederazione deve adoperarsi per assicurare lo scambio generale dei dati sulla mobilità e, segnatamente, consentire l'accesso controllato ai sistemi di prenotazione e di distribuzione, al fine di incentivare catene di mobilità efficienti e sostenibili. Si trattava di esaminare se si dovevano modificare le basi legali per avvalersi delle opportunità offerte dai servizi di mobilità multimodale riducendone al minimo i rischi.

Dibattito sui servizi di mobilità multimodale – Dati e distribuzione - Fine 2017

L'8 dicembre 2017, partendo da un'analisi della situazione, il Consiglio federale ha dibattuto il tema della mobilità multimodale decidendo di promuoverla e semplificarla¹⁰. Al fine di sostenere lo sviluppo di nuove applicazioni attrattive per l'utenza, ha poi stabilito che i dati necessari debbano essere disponibili e i sistemi di distribuzione dei servizi di mobilità accessibili. Ha ritenuto altresì che fossero indispensabili condizioni generali chiare e la certezza di pianificazione per stimolare le innovazioni e gli investimenti. A questo scopo il Consiglio federale ha conferito al DATEC diversi incarichi.

Fine 2017: incarichi conferiti al DATEC per la fine del 2018

Per quanto riguarda i dati, al Consiglio federale deve essere presentato un piano di misure che comprenda, tra l'altro, i seguenti punti:

- incentivazione della rilevazione e dell'accessibilità dell'insieme di dati fondamentali;
- incentivazione e coordinamento dell'elaborazione di standard e norme per lo scambio di dati tra gli attori;
- esame e valutazione delle varianti per la definizione e la vigilanza sulle condizioni generali delle piattaforme di dati nel settore della mobilità multimodale;
- individuazione del fabbisogno e delle condizioni per lo scambio di dati dei veicoli automatizzati.

Nella distribuzione dei servizi di mobilità multimodale si persegue un'apertura graduale dei sistemi di distribuzione dei fornitori di mobilità. A questo scopo, dapprima va presentato al Consiglio federale un progetto da porre in consultazione per l'apertura controllata dei sistemi di distribuzione nei TP, senza trascurare le eventuali iniziative del settore. Poi va elaborato un piano di misure che preveda incentivi per l'apertura dei sistemi di distribuzione per altri fornitori di mobilità esterni ai TP.

Inoltre il DATEC sostiene progetti pilota, dimostrativi e di ricerca nell'ambito della mobilità multimodale e presenta idee e proposte per il programma nazionale di ricerca (PNR) sul tema della svolta digitale.

1.1.3 Obiettivi del progetto

L'avvenire della mobilità appartiene ai servizi multimodali. L'idea di base è «un viaggio – una prenotazione con pagamento». In confronto al passato, la digitalizzazione consente ai viaggiatori di combinare in modo più semplice e mirato diverse modalità di locomozione come l'auto, il taxi, le offerte condivise, i TP, la bicicletta e gli spostamenti a piedi.

Il progetto ha lo scopo di accrescere sotto tutti gli aspetti l'efficienza del sistema globale dei trasporti a livello svizzero. Inoltre intende garantire che, nel confronto internazionale, la Svizzera non perda l'appuntamento con il futuro digitale della mobilità. Per raggiungere questi obiettivi, viene promosso lo sviluppo della mobilità multimodale: si migliorano i punti forti dei TP e si stabiliscono le condizioni giuridiche generali per la loro integrazione nelle offerte multimodali. I TP devono rappresentare l'elemento portante della mobilità multimodale.

⁷ www.muenchner-kreis.de/ > Zukunftsstudien > 2017 Mobilität Erfüllung System

⁸ www.bav.admin.ch/ > Attualità > Rapporti e studi > Altri temi > SVI 2014/004, «Individualisierung des ÖV-Angebots»

⁹ www.seco.admin.ch/ > Situazione economica e politica economica > Politica economica > Digitalizzazione > «Rapporto sulle condizioni quadro dell'economia digitale»

¹⁰ www.admin.ch/ > Documentazione > Comunicati stampa > Il Consiglio federale intende semplificare ulteriormente la mobilità con l'apertura dell'accesso ai sistemi di dati e di distribuzione

Sfruttamento coerente per la mobilità multimodale delle opportunità offerte dalla buona situazione di partenza esistente in Svizzera

- La Svizzera dispone di una buona infrastruttura e, per quanto riguarda la ricerca e la formazione, occupa una posizione di primo piano. Ciò costituisce un'ottima base per trarre beneficio dalla digitalizzazione nel settore della mobilità e per lo sviluppo e l'affermarsi di modelli commerciali innovativi nel proprio mercato.
- Grazie alle esperienze maturate nei TP (trasporto diretto), la Svizzera dispone dei migliori presupposti per realizzare un sistema globale di mobilità collegato in rete.
- La solida posizione occupata dai TP nel paesaggio svizzero della mobilità offre l'opportunità di predisporre nuovi pacchetti di offerte e, quindi, di acquisire nuovi utenti.
- Confederazione, Cantoni, città e Comuni svolgono un ruolo organizzativo importante per la promozione di offerte multimodali.

Le condizioni generali esistenti in Svizzera vengono migliorate in modo mirato a favore delle offerte multimodali

Le condizioni generali della Confederazione nell'ambito del diritto per il trasporto di viaggiatori vengono adeguate in modo mirato orientandole allo sviluppo di offerte di mobilità multimodale che comprendono i TP. Dapprima va migliorata a medio termine l'accessibilità ai pertinenti dati tecnici e alle applicazioni di tutti i fornitori di mobilità. In secondo luogo si deve perseguire l'apertura dei sistemi di distribuzione di tutti i fornitori di mobilità. Entrambi questi elementi rappresentano presupposti importanti per lo sviluppo della mobilità multimodale e, di conseguenza, per il miglioramento dell'efficienza del sistema globale dei trasporti.

In conformità a questi obiettivi, i TP, finanziati in larga parte con fondi pubblici, devono poter essere integrati in modo semplice nelle offerte multimodali e nelle catene di mobilità come elemento fondamentale. Dopo aver definito con chiarezza le condizioni quadro, a terzi deve essere accordato l'accesso alla distribuzione di offerte dei TP, attualmente riservato ai TP. Disciplinando l'accesso per terzi si tutelano i legittimi interessi del settore e, al contempo, si realizzano condizioni equivalenti e affidabili per tutte le imprese interessate. Vengono così garantite la certezza del diritto e la sicurezza degli investimenti necessarie per le imprese private che investono nel campo delle innovazioni, ma vengono anche impediti interventi non controllati nel mercato dei biglietti dei TP. Attualmente questo tipo di interventi non è escluso poiché tra imprese dei TP e terzi possono essere stipulati singoli accordi di distribuzione senza che il settore stesso o l'amministrazione pubblica possa partecipare alla definizione delle condizioni generali e specifiche previste in questi contratti.

Un accesso controllato al mercato della distribuzione nei TP salvaguarda la qualità attuale dei servizi e la sovranità tariffale delle imprese del settore che stabiliscono le tariffe e quindi i prezzi dei loro servizi. Per il sistema dei TP è così garantito il conseguimento di entrate conformi alle tariffe. Al contempo si tiene conto degli sviluppi tecnologici e delle nuove esigenze dell'utenza nonché dell'evoluzione a livello internazionale. Infine all'economia svizzera si presentano nuove possibilità di elaborare idee commerciali innovative.

A integrazione del presente progetto di consultazione, i piani delle misure del DATEC per la mobilità multimodale («Multimodale Mobilitätsdienstleistungen: Massnahmenpläne Mobilitätsdaten und Vertrieb Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV»), Servizi di mobilità multimodale: piani delle misure, dati sulla mobilità e distribuzione dei fornitori di mobilità esterni ai TP) perseguono l'obiettivo di una migliore accessibilità ai dati tecnici di tutti i fornitori di mobilità e ai sistemi di distribuzione dei fornitori di mobilità esterni ai TP (cfr. n. 1.2.5 e 1.2.6).

1.2 Normativa proposta

Negli ultimi anni con l'affermarsi della digitalizzazione le esigenze dell'utenza sono cambiate e si è rafforzata la domanda di mobilità multimodale. È evidente che questa tendenza è destinata a perdurare. Tuttavia l'attuale ordinamento giuridico in materia di trasporto di viaggiatori non rispecchia ancora questa evoluzione. La mobilità multimodale non ha solo un grande potenziale, ma presenta anche dei rischi (cfr. n. 1.1). Perciò è necessario e opportuno chiarire le condizioni generali e sancirle nella legge sul trasporto di viaggiatori (LTV). I TP devono essere integrati più facilmente come elemento chiave nei servizi di mobilità multimodale. Il presente progetto disciplina nell'ambito della LTV l'interfaccia dei TP con altri fornitori di mobilità e servizi al fine di migliorare l'efficienza del sistema globale dei trasporti. Lo sviluppo dei TP in direzione della multimodalità serve principalmente all'interconnessione dei diversi modi di trasporto per sfruttarne i potenziali per l'utenza, il sistema di mobilità, la società e l'economia. L'offerta di servizi della mobilità deve in particolare essere orientata alla domanda, venir ottimizzata sfruttando il potenziale di innovazione e favorire una mobilità rispettosa dell'ambiente ed efficiente in termini di risorse e, specialmente, di consumo energetico. Il presente progetto elimina ostacoli per le innovazioni, apre nuove possibilità agli attori della mobilità, tutela gli interessi dei TP garantendo così il mantenimento di un'offerta dei TP qualitativamente elevata.

Qui di seguito sono illustrati, al numero 1.2.1, la nuova disposizione concernente i principi dello sviluppo della mobilità multimodale, ai numeri 1.2.2–1.2.4, le normative sull'accesso controllato alla distribuzione nei TP, al numero 1.2.5, la prospettiva di accesso alla distribuzione di altri fornitori di mobilità esterni ai TP e, al numero 1.2.6, altri settori affini a queste tematiche.

1.2.1 Nuova disposizione per la mobilità multimodale

Una nuova disposizione disciplina gli orientamenti perseguiti dalla Confederazione per lo sviluppo di una mobilità multimodale attraverso una facile integrazione dei TP.

Per quanto riguarda i dati, la Confederazione si adopera al fine di migliorare la disponibilità e lo scambio dei dati tecnici necessari di tutti i fornitori di mobilità e specialmente dei geodati, dei dati sull'esercizio, sull'assortimento e sui prezzi. Soprattutto nell'ambito dei piani del DATEC «Massnahmenpläne Mobilitätsdaten und Vertrieb Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV», chiarisce la necessità di intervento e il ruolo dell'amministrazione pubblica nel settore dei dati e della loro messa a disposizione nonché coordina e sensibilizza gli attori. Qualora risulti la necessità di un suo intervento, la Confederazione può sostenere in modo mirato le infrastrutture per i dati (norma potestativa). Ciò può essere necessario quando è evidente che gli interessi dell'economia privata non producono alcuna soluzione che soddisfi le esigenze di promozione della mobilità multimodale. Non si tratta di promuovere l'elaborazione di applica-

zioni bensì, nell'interesse di un sistema globale dei trasporti funzionante, di dati fondamentali e sistemi obiettivi, indipendenti e affidabili a lungo termine, ai sensi di un'infrastruttura di base. A partire da questi presupposti, le imprese dei TP e l'economia privata possono sviluppare soluzioni pertinenti e attente ai bisogni dell'utenza (applicazioni e servizi). A questo proposito si debbono tenere nel debito conto gli aspetti della protezione dei dati e dell'informazione come pure della sicurezza di quest'ultima.

Per quanto riguarda invece la distribuzione delle offerte di mobilità, la Confederazione si adopera per migliorare l'accesso alle infrastrutture della distribuzione di tutti i fornitori di mobilità. Solo così i fornitori di servizi di mobilità collegati in rete sono in grado di allestire pacchetti di offerte su misura che gli utenti possono prenotare e pagare con un semplice clic. A questo scopo la Confederazione esamina anche l'applicazione di incentivi per l'apertura dei sistemi di distribuzione di tutti i fornitori di mobilità. I sistemi o le piattaforme di distribuzione con soluzioni di collegamento semplici potrebbero ridurre gli ostacoli che in particolare per i piccoli fornitori di mobilità si frappongono all'integrazione delle loro offerte nei servizi multimodali. Qualora a questo riguardo, nell'ambito dei piani del DATEC «Massnahmenpläne Mobilitätsdaten und Vertrieb Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV», risulti la necessità di un suo intervento, la Confederazione può sostenere, se opportuno, la realizzazione di sistemi contestuali pertinenti, ossia delle cosiddette infrastrutture per la distribuzione di offerte di mobilità come taxi o servizi condivisi. È questo in particolare il caso quando tali sistemi non dovessero essere sviluppati dall'economia privata. I TP dispongono già di una specifica infrastruttura.

Per l'accesso ai dati tecnici e alle infrastrutture della distribuzione delle imprese dei TP vigono i principi di non discriminazione, trasparenza e assunzione dei costi e possono essere riscossi indennizzi di utilizzazione adeguati.

1.2.2 Accesso alla distribuzione di biglietti dei trasporti pubblici e meccanismo per la definizione delle condizioni generali (governance)

Accesso controllato alla distribuzione di biglietti dei trasporti pubblici quale elemento essenziale per la promozione della mobilità multimodale

Al momento attuale la distribuzione di biglietti dei TP è riservata alle imprese del settore. L'integrazione di tratte dei TP nelle offerte di mobilità multimodale e intermodale è possibile quindi unicamente nel quadro di cooperazioni con le imprese dei TP. I benefici e i potenziali illustrati al numero 1.1 non possono essere sfruttati se permangono queste condizioni generali.

In conformità alle condizioni generali che saranno stabilite, la distribuzione di biglietti dei TP non dovrà pertanto essere più soggetta a restrizioni, in modo che anche terzi esterni al settore dei TP possano operare in qualità di intermediari della mobilità e vendere biglietti direttamente agli utenti finali. Tali terzi potranno essere fornitori di servizi di mobilità esterni ai TP, come ad esempio fornitori di servizi di taxi, di offerte condivise o di parcheggi, oppure imprese che, fungendo da cosiddetti intermediari, si limiteranno a combinare offerte di mobilità comprendenti diversi mezzi di trasporto, elaborandole, curandone l'intermediazione e vendendole su misura per gli utenti. Questo accesso disciplinato in modo uniforme consentirà di eliminare un ostacolo sostanziale per lo sviluppo di offerte multimodali che includono i TP.

L'apertura controllata a favore di terzi della distribuzione nei TP non comprometterà la sovranità tariffale delle imprese dei TP, che continueranno a fissare le tariffe e gli assortimenti. Il Consiglio federale si attende tuttavia che il settore dei TP (imprese e comunità), nell'ambito dei progetti nazionali in corso sulle tariffe e la distribuzione, non si lasci sfuggire le possibilità offerte dalla digitalizzazione e ne tenga conto ai fini della promozione della mobilità multimodale. Gli assortimenti andranno sviluppati in modo da proporre prodotti che considerano le possibilità e i requisiti della mobilità multimodale. Si possono ipotizzare, in particolare, abbonamenti al portatore che gli intermediari potranno liberamente combinare con altre offerte per i loro utenti.

Meccanismo complessivo (governance) di definizione/vigilanza sulle condizioni quadro per l'accesso al mercato della distribuzione nei trasporti pubblici

Affinché l'accesso alla distribuzione dei servizi di mobilità dei TP si svolga secondo le modalità auspiccate, occorre stabilire chi avrà le necessarie competenze, quali saranno queste ultime, chi vigilerà sul processo e come si risolveranno le controversie.

Le condizioni generali dell'accesso vengono sancite nella legge e precisate nelle normative di settore sottoposte all'obbligo di approvazione

I principi dell'accesso sono sanciti nella LTV. Le condizioni generali vengono ulteriormente precisate a livello subordinato nell'ambito di normative di settore di validità generale.

L'emanazione di normative di settore (convenzioni) è già prevista in altri ambiti del trasporto diretto (cfr. art. 17 LTV). Ciò viene attuato in modo analogo per l'accesso all'infrastruttura di distribuzione nei TP. Al riguardo, il settore dei TP deve istituire processi decisionali e organi efficienti. Se del caso, in proposito si deve assicurare un'idonea normativa sul quorum (ad es. con una maggioranza qualificata o una ponderazione dei voti), affinché le disposizioni necessarie non possano essere bloccate da singoli interessati. Se, in generale, l'accesso non viene garantito o il settore dei TP non adotta alcuna specifica normativa, allora l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) emana le decisioni pertinenti. Questo stesso meccanismo esiste già per altre convenzioni del trasporto diretto e, finora, ha dimostrato la sua efficacia.

L'approvazione delle normative di settore spetta all'UFT che effettua un esame preliminare per verificare se le condizioni di accesso definite soddisfano le prescrizioni di legge, evitando così di dover ricorrere a un chiarimento successivo attraverso un procedimento giudiziario oneroso e dispendioso in termini di tempo. L'UFT consulta preliminarmente le autorità di vigilanza sul mercato che possono fornire raccomandazioni in merito alle normative di settore e valuta poi autonomamente se e in che misura accogliere le raccomandazioni stesse. Le corrispondenti decisioni di approvazione da parte dell'UFT sono impugnabili davanti al Tribunale amministrativo federale e al Tribunale federale.

La commissione decisionale indipendente CAF (Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria/in futuro ComFerr) svolge compiti di vigilanza sul mercato

Per assicurare a terzi l'accesso al mercato dei biglietti dei TP occorre adottare un meccanismo di garanzia dell'applicazione incisivo ed efficiente e, quindi, anche una vigilanza e una sorveglianza appropriate del mercato.

Si raccomanda di affidare questo compito a una commissione decisionale indipendente. L'attuale commissione indipendente in materia ferroviaria (ora CAF, in futuro ComFerr secondo il decreto federale concernente il progetto sull'organizzazione

dell'infrastruttura ferroviaria¹¹) svolge già le funzioni pertinenti o le svolgerà, tra l'altro per l'accesso alla rete ferroviaria, per gli impianti di trasbordo del trasporto combinato e i binari di raccordo cofinanziati dalla Confederazione. Un ampliamento della gamma di compiti della CAF/ComFerr è perciò opportuno anche in considerazione dei costi della regolamentazione.

La CAF/ComFerr vigila sull'accesso al mercato della distribuzione nei TP e, in caso di controversie tra intermediari della mobilità e settore dei TP, decide in merito all'applicazione concreta delle condizioni di accesso e di utilizzazione. Gli interessati sono così sicuri che gli eventuali conflitti (ad es. violazione degli obblighi da parte di terzi o prescrizioni controverse per l'accesso all'infrastruttura di distribuzione) siano giudicati da un'autorità neutrale e indipendente. Una valutazione di questi casi da parte di tribunali civili sarebbe onerosa per gli interessati in termini di tempo e di spese e renderebbe complicata o addirittura impossibile l'apertura del mercato dei biglietti dei TP.

La vigilanza della CAF/ComFerr sull'accesso alla distribuzione nei TP è indipendente dalla vigilanza generale sui TP di competenza dell'UFT. Anche gli ambiti di competenza della Commissione della concorrenza (COMCO) e del Sorvegliante dei prezzi restano invariati.

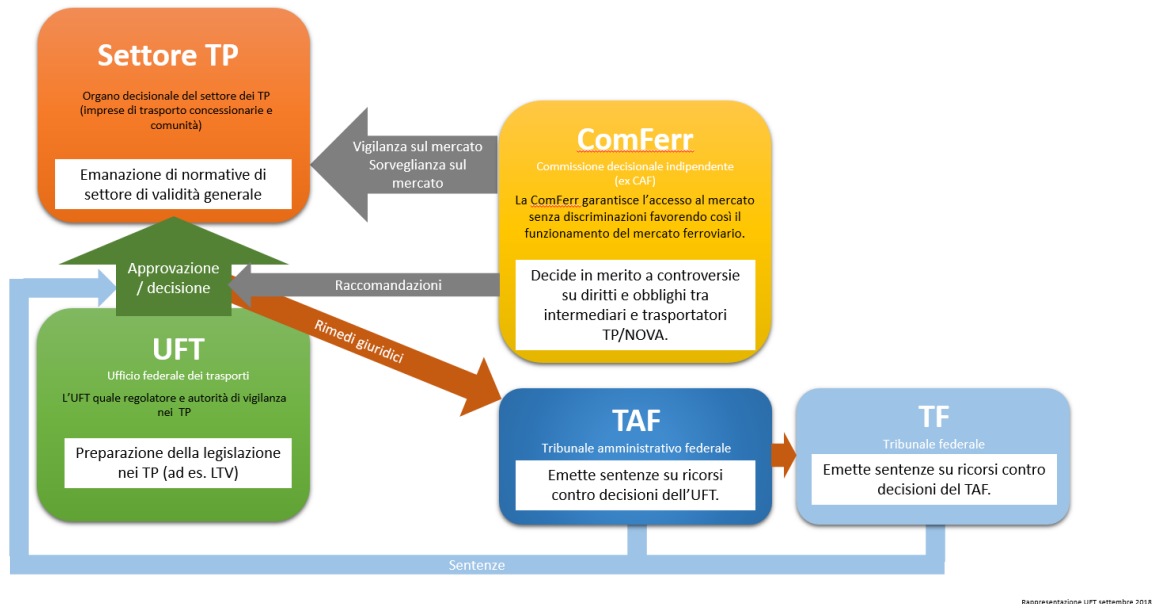


Figura 4: Rappresentazione della futura normativa sulla governance – ruoli, competenze e rapporti (Fonte: UFT 2018)

1.2.3 Diritti e obblighi nell'accesso controllato alla distribuzione dei servizi di mobilità dei trasporti pubblici

Rapporto equilibrato tra diritti e obblighi dei diversi attori

A proposito della nuova normativa del mercato della distribuzione nei TP tutti gli attori chiedono la garanzia di pari opportunità. In proposito va tenuto presente che le condizioni generali vigenti per i TP concessionari non possono mai essere identiche a quelle dei fornitori di mobilità non concessionari. Questi ultimi non beneficiano infatti né della protezione contro la concorrenza assicurata da una concessione (o, in termini più espliciti, della protezione di un'offerta ordinata contro la concorrenza) né della garanzia dell'indennizzo dei loro costi da parte dell'amministrazione pubblica, come nel caso dei trasporti regionali e locali.

I rapporti appena illustrati tra i diversi attori sono spiegati qui di seguito nel dettaglio.

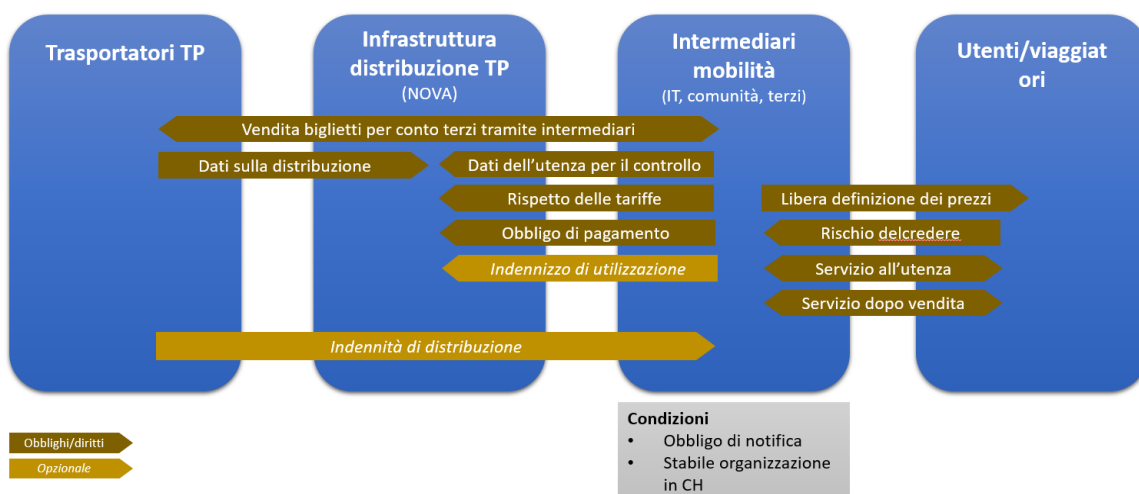


Figura 5: Rassegna dei rapporti esistenti tra i diversi attori (Fonte: UFT 2018)

¹¹ Organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria; OIF, 16.075, DF 28.9.2018, FF 2018 5125

Obbligo per i terzi di farsi registrare come intermediari della mobilità per accedere alla distribuzione di biglietti dei trasporti pubblici

Per accedere alla distribuzione di biglietti dei TP, i terzi devono avere la loro sede o una stabile organizzazione in Svizzera ed essere notificati presso la CAF/ComFerr. L'**obbligo di notifica** garantisce che le imprese operanti sul mercato siano conosciute e ciò semplifica la vigilanza sul mercato. Questa normativa corrisponde a quelle esistenti in altri settori, quali ad esempio nei servizi postali e di telecomunicazione. L'**obbligo di stabile organizzazione in Svizzera** assicura l'applicazione della regolamentazione anche nei confronti delle imprese straniere. Le disposizioni del diritto del lavoro o del diritto settoriale sono comunque giuridicamente vincolanti e non necessitano di essere dichiarate come requisiti per accedere al mercato.

Le imprese notificate con sede in Svizzera sono registrate dalla CAF/ComFerr in qualità di intermediari della mobilità. Solo in questo modo ottengono il diritto alla distribuzione dei biglietti per conto terzi e all'accesso all'infrastruttura di distribuzione nei TP. Così è definito il novero delle imprese autorizzate ed è chiaro quali sono le imprese a cui il settore dei TP è tenuto a concedere l'accesso alla distribuzione dei biglietti. Il registro degli intermediari della mobilità è pubblico.

Per l'accesso al suo mercato di distribuzione il settore dei TP può esigere **adeguate garanzie**. Tuttavia eventuali requisiti riguardanti la capacità finanziaria (solvibilità, garanzie) di un intermediario della mobilità devono essere giustificati e proporzionati e non possono diventare ostacoli immotivati all'ingresso sul mercato. Da un lato si tratta di impedire che, in caso di insolvenza di un intermediario della mobilità, al sistema dei TP vengano a mancare entrate per un ammontare significativo. Dall'altro non devono essere richieste garanzie sproporzionate, poiché queste impedirebbero di fatto l'ingresso sul mercato di piccole imprese interessate, come ad esempio le start up, in qualità di intermediari della mobilità. Eventualmente i requisiti di solvibilità possono essere messi in relazione con il numero di biglietti venduti dagli intermediari. Indipendentemente da ciò, se un intermediario della mobilità non è più in grado di adempiere i suoi obblighi finanziari, si applica il diritto in materia di esecuzione e fallimento.

I diritti e gli obblighi sono disciplinati in linea di massima nella legge e precisati nelle normative di settore

Attualmente i terzi non hanno alcun diritto legale di vendere all'utenza biglietti di imprese dei TP per conto di queste ultime. Una tale vendita è possibile solo sulla base di singoli accordi con le imprese dei TP. Ciò costituisce un ostacolo per l'integrazione dei TP in offerte multimodali innovative.

La sovranità tariffale e il trasporto diretto fanno sì che le imprese dei TP abbiano un obbligo implicito di distribuzione. Agli intermediari della mobilità esterni al settore dei TP viene concesso un **diritto alla distribuzione dei biglietti dei TP** garantendo loro un accesso controllato a questa distribuzione. Tale diritto comprende la vendita di biglietti dei TP per conto delle imprese di trasporto che forniscono la prestazione. La corrispondente restrizione dell'autonomia privata delle imprese dei TP è giustificata dal preponderante interesse pubblico. Infatti l'apertura del mercato della distribuzione incrementa la domanda di servizi dei TP e ne migliora il grado di utilizzo decongestionando il traffico nelle ore di punta. Inoltre una maggiore concorrenza nella distribuzione può incentivare le innovazioni e far sì che i viaggiatori, meglio informati, prendano decisioni più appropriate sul comportamento da adottare nella loro mobilità. L'efficienza dell'intero sistema ne risulta così incrementata. I trasportatori sono tenuti a consentire la vendita senza discriminazioni dei loro **assortimenti** da parte degli intermediari. Tuttavia non esiste alcun obbligo per le imprese dei TP di rendere subito accessibili tutti gli assortimenti per la vendita da parte di terzi. Il Consiglio federale si aspetta comunque che il settore dei TP punti di propria iniziativa a realizzare questo obiettivo e predisponga, ad esempio, abbonamenti trasferibili.

Il diritto alla distribuzione per conto terzi dei biglietti è controbilanciato dall'**obbligo del conteggio**: gli intermediari della mobilità devono conteggiare i biglietti venduti e trasmettere puntualmente tutti i dati pertinenti alle imprese dei TP. Questa **trasmissione dei dati della vendita** garantirà il conteggio e consentirà il controllo dei biglietti. Inoltre gli intermediari della mobilità devono comunicare alle imprese dei TP i dati identificativi dei viaggiatori. Obblighi analoghi sono previsti anche in altre regolamentazioni di settore, ad esempio nei servizi postali.

Gli utenti non pagano i biglietti dei TP alle imprese di questo settore che effettuano i trasporti, bensì agli intermediari della mobilità (cosiddetto pagamento indiretto). Gli intermediari sono però tenuti per legge a indennizzare le imprese dei TP secondo la loro tariffazione ed entro i termini stabiliti per i biglietti venduti. Questo **obbligo di pagamento** nei confronti delle imprese dei TP sussiste indipendentemente dal fatto che gli acquirenti dei biglietti si siano avvalsi della prestazione di trasporto o abbiano pagato agli intermediari il prezzo di acquisto. Il **rischio del credere** è dunque sopportato da questi ultimi. Gli intermediari sono tenuti a fornire i **servizi all'utenza**, qualora ciò sia richiesto nelle condizioni di accesso al settore dei TP. Tra questi servizi rientrano ad esempio la consulenza prima della vendita o il cosiddetto servizio dopo vendita, come i cambiamenti di prenotazione o i rimborsi per i biglietti dei TP. Se vengono loro richieste tali prestazioni, ai sensi del divieto di discriminazione gli intermediari terzi hanno diritto alle stesse indennità delle imprese dei TP che forniscono le offerte di mobilità.

Si rinuncia a concedere agli intermediari della mobilità un **diritto** sancito per legge a una **provvigione di intermediazione** per i biglietti venduti. Tuttavia nelle condizioni di accesso il settore dei TP può prevedere la concessione di provvigioni agli intermediari. In questo caso, secondo il principio di non discriminazione, gli intermediari hanno lo stesso diritto alle provvigioni di intermediazione che si applica tra le imprese dei TP. Questo principio sarebbe violato se in generale solo le imprese dei TP, ma non gli intermediari terzi, ottenessero provvigioni per la vendita dei biglietti. Un sistema di provvigioni basato su accordi tra imprese dei TP sarebbe problematico anche dal punto di vista del rispetto della legislazione sulla concorrenza. La decisione in merito alla concessione e all'importo di provvigioni per la vendita di biglietti dei TP viene quindi lasciata al mercato. Per sfruttare al meglio i potenziali di un mercato della distribuzione aperto, si deve fare in modo che gli intermediari non si finanzino (unicamente) mediante provvigioni.

Gli intermediari della mobilità dispongono di una **libertà di definizione dei prezzi** sancita per legge. Possono quindi definire autonomamente i prezzi dei biglietti nonché dei loro servizi globali e proporre, ad esempio, riduzioni e aumenti. I prezzi che gli intermediari stabiliscono per gli utenti non devono pertanto corrispondere necessariamente alle tariffe fissate dal settore dei TP. Grazie a questa flessibilità dei prezzi possono essere sviluppate nuove offerte come quelle collegate ad altre prestazioni o forfait mensili per l'utilizzazione di servizi di trasporto pubblici e privati. Con la suddetta libertà i nuovi attori sono incentivati a elaborare prodotti e servizi innovativi. Poiché gli intermediari della mobilità sono tenuti a indennizzare le imprese dei TP come titolari delle tariffe versando loro il prezzo ordinario dei biglietti, la libertà di definizione dei prezzi non compromette né la sovranità tariffale delle imprese dei TP né l'ammontare delle loro entrate. Secondo la Confederazione non sussiste il rischio che un intermediario possa, in misura consistente e per lungo tempo, offrire riduzioni considerevoli (finanziando autonomamente la differenza) allo scopo di conquistare una posizione dominante sul mercato e riuscire a dettare i prezzi per i TP. Da un lato infatti un tale modello commerciale richiederebbe per anni l'investimento di importanti somme da parte dell'intermediario al fine di compensare le perdite. Dall'altro il nuovo

diritto previsto per legge alla distribuzione di servizi dei TP garantisce l'ingresso rapido sul mercato di un numero di fornitori sufficiente a impedire che si costituisca una posizione dominante in materia di prezzi. Infine anche le imprese dei TP continueranno a occuparsi dei propri canali di distribuzione impedendo così un'evoluzione del tipo sopra indicato

Gli intermediari della mobilità sono tenuti per legge a osservare le opportune **prescrizioni dei titolari delle tariffe**, ossia delle imprese dei TP. Ciò significa soprattutto che sono offerti solo titoli di trasporto conformi alle tariffe e che i formati di questi titoli corrispondono alle prescrizioni vigenti a livello nazionale.

1.2.4 Accesso ai dati e all'infrastruttura di distribuzione

Affinché siano in grado come intermediari della mobilità di occuparsi, di fatto, della distribuzione all'utenza finale di biglietti dei TP, i terzi devono avere l'accesso ai dati indispensabili per la distribuzione e disporre della possibilità di conteggiare con le imprese dei TP il pagamento dei prezzi dei biglietti e di un'eventuale provvigione.

Anche in futuro le imprese dei trasporti pubblici gestiranno un'infrastruttura comune di distribuzione

Al momento attuale le imprese dei TP gestiscono la piattaforma NOVA e i rispettivi sistemi. Proprio per la sua funzione di sistema di informazione sulla distribuzione e di conteggio, la piattaforma NOVA può essere designata come infrastruttura di distribuzione nei TP (servizio di back end). Il termine «infrastruttura» è inteso come dispositivo realizzato grazie a investimenti e necessitato dalle imprese per fornire determinati servizi o prodotti. La piattaforma NOVA è proprietà di diverse imprese del settore dei TP (öPVG AG) e attualmente è gestita dalle FFS su incarico dei proprietari (imprese dei TP). Vi possono accedere solo le imprese dei TP e le comunità collegate ed è costituita da sei moduli: rete, assortimento e tariffe, viaggiatori, conteggio, prestazioni e controllo. I trasportatori mettono a disposizione della piattaforma NOVA, in formato leggibile dalle macchine e tramite un'interfaccia standardizzata, tutti i dati di base necessari per il calcolo delle tariffe (segnatamente orari, assortimenti e prezzi, ma anche dati concernenti gli utenti abbonati). In questo modo gli intermediari dei TP collegati a NOVA possono emettere biglietti dei TP per tutte le tratte e tutti i mezzi di locomozione del trasporto diretto e per l'assortimento messo a disposizione dalle comunità. Il gestore garantisce alle imprese dei TP un accesso libero e tempestivo all'assortimento, alle funzioni e ai dati della piattaforma NOVA. Ai fini del conteggio gli intermediari dei TP trasmettono i dati sui biglietti venduti (compresi i dati relativi all'utenza e al controllo) tramite l'interfaccia con la piattaforma NOVA. In base a questi dati di vendita, vengono effettuati, sempre attraverso la piattaforma NOVA, il conteggio e la ripartizione delle entrate per i trasportatori.

Nell'ottica dei servizi di mobilità multimodale e della certezza giuridica nonché della sicurezza d'investimento auspicata per gli intermediari della mobilità esterni ai TP, la legge sancirà che, ai sensi del trasporto diretto, le imprese dei TP gestiscono un'infrastruttura comune di distribuzione tale da soddisfare le esigenze di TP efficienti ed economici. Tale infrastruttura comprende tutti i dati e i sistemi necessari per la distribuzione di biglietti dei TP, ad esempio i dati di distribuzione e il sistema di conteggio. Il suo finanziamento avviene conformemente al principio dell'assunzione dei costi attraverso le imprese dei TP, come in passato, ed, eventualmente, anche tramite gli indennizzi di utilizzazione degli intermediari della mobilità.

Gli intermediari della mobilità ottengono l'accesso controllato all'infrastruttura di distribuzione nei trasporti pubblici

I terzi possono esercitare il diritto di curare la distribuzione dei biglietti dei TP solo accedendo alla specifica infrastruttura. Perciò viene sancito per legge il diritto degli intermediari della mobilità a un accesso non discriminatorio all'infrastruttura della distribuzione, ossia a tutti i dati e i sistemi rilevanti.

La definizione concreta dell'accesso alla suddetta infrastruttura avviene mediante una normativa del settore. Il settore dei TP o il proprietario o il gestore dell'infrastruttura assicura a tutti gli intermediari della mobilità registrati l'accesso tecnico a un'interfaccia. Affinché il diritto di accesso possa essere effettivamente esercitato, i dati della distribuzione devono sempre essere disponibili in modo tempestivo e in formato leggibile dalle macchine. Per permettere all'utenza di confrontare i prezzi, gli intermediari della mobilità devono poter accedere per via elettronica a tutte le informazioni sull'assortimento e sui prezzi dei biglietti.

Per l'utilizzazione dell'infrastruttura della distribuzione nei TP può essere stabilito un congruo indennizzo, con il quale gli utilizzatori partecipano ai costi della piattaforma. Questo indennizzo viene definito dal settore dei TP o dal proprietario/gestore della suddetta infrastruttura in conformità ai principi sanciti per legge e può essere riscosso in misura differenziata, ad esempio secondo il numero e l'entità degli accessi o dei biglietti venduti. Per calcolarlo si applica il principio della copertura dei costi, vale a dire l'indennizzo va quantificato secondo i costi d'esercizio correnti e non può contenere un margine di guadagno. Inoltre la base di calcolo dell'indennizzo deve essere trasparente. I costi relativi agli investimenti non sono considerati, poiché gli intermediari della mobilità non acquisiscono alcun diritto di comproprietà e di codecisione sulla infrastruttura e lo sviluppo dell'attuale piattaforma NOVA è stato finanziato in gran parte con fondi pubblici; dunque un trasferimento dei costi agli intermediari della mobilità non sarebbe giustificato. Normative simili concernenti gli indennizzi di utilizzazione esistono anche in altri settori, come ad esempio nei servizi postali e nell'approvvigionamento elettrico.

La realizzazione degli obblighi di conteggio e di pagamento previsti dalla legge avviene tramite l'infrastruttura di distribuzione nei TP, attualmente la piattaforma NOVA, attraverso la quale si svolgono sia il conteggio delle vendite e l'assegnazione dei ricavi ai trasportatori sia i pagamenti degli intermediari della mobilità.

1.2.5 Prospettiva: accesso alla distribuzione di altri fornitori di mobilità esterni ai trasporti pubblici

A lunga scadenza tutti i fornitori di mobilità apriranno i loro sistemi di distribuzione

Al fine di promuovere i servizi di mobilità multimodale, a lunga scadenza sarà aperto l'accesso ai sistemi di distribuzione di tutti i fornitori di questi servizi (ad es. taxi, fornitori di offerte condivise o parcheggi). Si può ipotizzare che anche in questi settori la Confederazione stabilisca in futuro condizioni generali. Così tuttavia verrebbe oltrepassato il campo d'applicazione della LTV, per cui occorrerebbe introdurre un'apposita legge federale sui servizi di mobilità.

Messa a disposizione di un'infrastruttura di distribuzione idonea come incentivazione all'apertura

Con l'apertura dei sistemi di distribuzione di tutti i fornitori di mobilità sarebbe opportuno ricorrere a una specifica infrastruttura comune. In analogia all'esistente piattaforma NOVA dei TP, si potrebbe realizzare una piattaforma generale di distribuzione per le

offerte di mobilità. Spesso per le piccole imprese, ad esempio nel settore del noleggio delle biciclette o dei servizi di taxi, risulta troppo oneroso e a volte non redditizio associarsi a intermediari sviluppando una propria interfaccia e conteggiando singolarmente con loro i pagamenti. Con un'infrastruttura generale di distribuzione i fornitori privati di mobilità avrebbero un interlocutore attraverso il quale potrebbero abbastanza facilmente offrire prestazioni ed effettuare conteggi e, di conseguenza, sarebbero anche incentivati ad aprire la loro distribuzione. In merito a una tale piattaforma occorrerebbe chiarire le questioni relative al finanziamento, all'autonomia e alla vigilanza e realizzare le pertinenti basi legali.

Esistenza di un piano di misure per l'apertura dei sistemi di distribuzione di altri fornitori di mobilità esterni ai trasporti pubblici

In attuazione degli altri mandati del Consiglio federale del dicembre 2017, un apposito piano prevede le prime misure concernenti soprattutto il ruolo e la necessità d'intervento dell'amministrazione pubblica in rapporto all'accessibilità dei sistemi di distribuzione dei fornitori esterni ai TP. Nell'ambito di un ampio processo che ha visto la partecipazione di attori degli enti pubblici e dei settori interessati sono stati definiti i campi nei quali occorre intervenire per incentivare i fornitori di mobilità esterni ai TP ad aprire i loro sistemi di distribuzione e a utilizzare le opportunità offerte dalla mobilità multimodale. Il rapporto del DATEC «Multimodale Mobilitätsdienstleistungen: Massnahmenpläne Mobilitätsdaten und Vertrieb Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV» contiene diverse misure di verifica. Il Consiglio federale ne prende atto e lo pubblica all'avvio della procedura di consultazione relativa al presente progetto.

1.2.6 Settori affini

Piano di misure sui dati In attuazione degli altri mandati del Consiglio federale del dicembre 2017, il DATEC ha redatto anche un piano di misure sul tema dei dati sulla mobilità (cfr. il rapporto DATEC «Multimodale Mobilitätsdienstleistungen: Massnahmenpläne Mobilitätsdaten und Vertrieb Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV»). Si tratta dell'insieme di dati fondamentali necessari per le offerte di mobilità multimodale. Tale insieme è costituito dai geodati (ad es. reti ferroviarie e stradali, fermate, parcheggi, posteggi di taxi e di veicoli a noleggio o condivisi), dai dati sull'esercizio (orario, tempo di percorrenza, situazione del traffico in tempo reale) e sul prezzo (prezzi dei biglietti, costi del parcheggio, costi per tratta e per mezzo di trasporto ecc.). Il piano delle misure elenca attività utili alla promozione dell'accesso, al coordinamento e alla preparazione di standard nel settore dei dati sulla mobilità. Le misure sono state elaborate e concertate dagli Uffici competenti della Confederazione nonché discusse e perfezionate con parti interessate esterne, tenendo conto anche dell'evoluzione in atto in ambito europeo. Inoltre sono esaminate diverse varianti della governance delle piattaforme di dati. All'avvio della procedura di consultazione relativa a questo progetto il Consiglio federale prende atto del piano di misure e provvede alla sua pubblicazione.

Rapporto sui dati e la guida automatizzata In attuazione degli altri mandati del Consiglio federale del dicembre 2017, il DATEC ha anche ricevuto l'incarico di redigere un rapporto sul tema dei dati relativi ai veicoli automatizzati. Per rilevare il fabbisogno e le condizioni necessarie per lo scambio di dati concernenti i veicoli automatizzati, occorre approfondire soprattutto lo scambio a livello internazionale. All'avvio della procedura di consultazione relativa a questo progetto il Consiglio federale prende atto di questo rapporto del DATEC «Bereitstellung und Austausch von Daten für das automatisierte Fahren im Strassenverkehr» (Messa a disposizione e scambio di dati per la guida automatizzata nel traffico stradale) e provvede alla sua pubblicazione.

Nel settembre 2018 il Consiglio federale ha rinnovato la **Strategia «Svizzera digitale»**¹². Essa illustra le modalità secondo cui nel contesto della digitalizzazione le autorità, il mondo economico e quello scientifico, la società civile e gli ambienti politici devono collaborare per contribuire a realizzare il processo di trasformazione digitale a beneficio della Svizzera. Inoltre propone una mobilità intelligente e collegata in rete per la Svizzera del futuro. Parte integrante di questa strategia è il Piano d'azione «Svizzera digitale»¹³ che prevede misure dell'amministrazione federale e di attori esterni per contribuire concretamente al raggiungimento degli obiettivi strategici. Il Piano d'azione viene periodicamente aggiornato dalla Direzione operativa «Svizzera digitale» dell'Ufficio federale delle comunicazioni. L'11 gennaio 2017 il Consiglio federale ha approvato il **«Rapporto sulle condizioni quadro dell'economia digitale»**¹⁴. La valutazione della situazione evidenzia le grandi opportunità esistenti per l'economia svizzera. Per migliorarne ulteriormente le condizioni generali, occorre tuttavia adeguarne in modo puntuale le regolamentazioni. Perciò il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di verificare se le basi legali devono essere modificate nell'ambito della mobilità, e segnatamente per le catene dei diversi mezzi di trasporto, al fine di sfruttare le opportunità offerte dai servizi di mobilità multimodale e di ridurre al minimo i rischi.

Confederazione, Cantoni e Comuni perseguono una **strategia del Governo elettronico** comune con la quale puntano all'attuazione della seguente missione: «L'obiettivo perseguito dal Governo elettronico è evidente: mettere le autorità in condizione di fornire le proprie prestazioni alla popolazione, all'economia e all'Amministrazione per via elettronica in maniera trasparente, a costi contenuti e senza discontinuità dei sistemi di trasmissione». L'attuale strategia del Governo elettronico¹⁵ è stata firmata alla fine del 2015 dal Consiglio federale, dalla Conferenza dei Governi cantonali e dai comitati dell'Unione delle Città svizzere e dell'Associazione dei Comuni svizzeri.

Sul portale dei **dati aperti dell'amministrazione pubblica (open government data, OGD)** opendata.swiss le autorità svizzere propongono in modo centralizzato i loro dati liberamente accessibili. L'offerta di dati viene continuamente ampliata. L'Archivio federale ha allestito e gestisce il portale nel quadro del Governo elettronico Svizzera. La base strategica per la pubblicazione dei dati delle autorità è costituita dalla «Strategia sul libero accesso ai dati pubblici in Svizzera»¹⁶.

Con la **legge federale del 5 ottobre 2007 sulla geoinformazione (LGI)** è stata posta la base per mettere a disposizione geodati aggiornati e di elevata qualità. La legge definisce un grande numero di banche dati regolarmente aggiornate e pubblicate dai servizi competenti dell'amministrazione federale. Al riguardo si sono applicati standard nazionali e internazionali (eCH¹⁷, OpenGisConsortium¹⁸) che garantiscono qualità e affidabilità elevate in materia di dati. Per la pubblicazione dei dati è stata realizzata un'infrastruttura federale di dati geografici (www.geo.admin.ch) che è gestita dall'Ufficio federale di topografia (swisstopo) e fa parte dell'Infrastruttura nazionale di dati geografici (INGD) in fase di allestimento.

¹² www.bakom.admin.ch/ > Svizzera digitale e internet > Svizzera digitale > Strategia «Svizzera digitale»

¹³ www.bakom.admin.ch/ > Svizzera digitale e internet > Svizzera digitale > Piano d'azione «Svizzera digitale»

¹⁴ www.seco.admin.ch/ > Situazione economica e politica economica > Politica economica > Digitalizzazione > «Rapporto sulle condizioni quadro dell'economia digitale»

¹⁵ www.egovernment.ch/ > Attuazione > Strategia di e-government

¹⁶ <https://www.admin.ch/opc/it/federal-gazette/2014/3027.pdf>

¹⁷ www.ech.ch/

¹⁸ www.opengeospatial.org/

Il Consiglio federale intende rafforzare la protezione dei dati e adeguarla alle nuove condizioni tecnologiche e sociali. Alla popolazione devono essere garantiti un maggior controllo dei propri dati e una migliore trasparenza. Pertanto il 15 settembre 2017 il Consiglio federale ha licenziato il messaggio relativo alla **revisione totale della legge federale del 19 giugno 1992 sulla protezione dei dati (LPD)**¹⁹. La revisione pone anche le premesse affinché la Svizzera possa ratificare la convenzione del Consiglio d'Europa sulla protezione dei dati e recepire la direttiva dell'UE sulla protezione dei dati nell'ambito del perseguimento penale. In tal modo il Consiglio federale garantisce la comunicazione transfrontaliera di dati. Al momento la LPD si trova in fase di deliberazione parlamentare.

Nell'ambito della **ristrutturazione del traffico regionale viaggiatori (TRV)** si stanno esaminando, in adempimento della mozione 13.3663, dei provvedimenti volti a rendere a lunga scadenza più affidabile ed efficace il finanziamento del traffico viaggiatori. La procedura di ordinazione sarà semplificata, le competenze della Confederazione e dei Cantoni sottoposte a verifica, gli incentivi finanziari e la responsabilità delle imprese di trasporto chiariti e l'orientamento generale rafforzato.

1.2.7 Altre normative

Modifiche dell'articolo sul trattamento di dati da parte delle imprese dei trasporti pubblici

Art. 19 cpv. 1^{bis} e art. 19a LTV – finora art. 54 LTV

La digitalizzazione, la comparsa di nuovi modelli commerciali nel trasporto di viaggiatori e la mobilità multimodale obbligano le imprese dei TP e altri fornitori di mobilità a reagire con rapidità e in modo individualizzato alle esigenze degli utenti.

Quanto ora prescritto all'articolo 54 LTV sul trattamento di dati da parte delle imprese dei TP non tiene sufficientemente conto dell'interesse dei viaggiatori e delle imprese a un'offerta di servizi innovativi. Ciò perché non chiarisce quali siano le attività delle imprese dei TP con trattamento di dati sottoposte alle prescrizioni della LPD e quali siano queste disposizioni: gli articoli concernenti le imprese pubbliche (art. 16 – 25^{bis}) o quelli relativi ai privati (art. 12–15). Concretamente, ci si pone anche la domanda se un trattamento di dati nei TP si possa basare sul consenso degli utenti.

Questa domanda assume un rilievo particolare proprio in rapporto alle offerte della mobilità multimodale. Attualmente i fornitori della mobilità esterni ai TP sottostanno alle prescrizioni previste per i privati (art. 12–15), ad es. nel caso di intermediazione di corse e di veicoli condivisi. Dalle prestazioni integrative dell'offerta dei TP proposte da queste imprese derivano le catene di mobilità multimodale. Il diritto vigente ostacola tali cooperazioni, poiché stabilisce requisiti differenziati in materia di protezione dei dati per le imprese interessate.

Proprio per questa ragione si propone una modifica del corrispondente articolo della LPD. Il suo scopo è di introdurre una normativa che dia il via libera alle innovazioni, ma che salvaguardi anche la protezione dei dati e la libertà dei viaggiatori e di altre persone. Si tratta in particolare di rendere possibili servizi di mobilità multimodale e sistemi di biglietteria al passo coi tempi.

Con la nuova normativa, in linea di principio, nel trattamento di dati le imprese dei TP non sottostanno più alle prescrizioni in materia di protezione dei dati previste per gli organi federali (art. 16–25^{bis} LPD), bensì a quelle per le persone private (art. 12–15 LPD). In futuro, tali imprese avranno quindi anche la possibilità, previo consenso dei viaggiatori, di utilizzare i dati di questi ultimi per altri scopi, come ad esempio la composizione di catene di mobilità multimodale per poi offrire ai viaggiatori stessi altri servizi. Tuttavia, le imprese dei TP che agiscono a titolo sovrano limitando i diritti o la libertà delle persone continuano a essere soggette agli articoli 16–25^{bis} LPD e a poter trattare dati solo a condizione di disporre in merito di una esplicita base legale.

Nel contesto della digitalizzazione che avanza occorre tener conto in misura adeguata anche dell'esigenza legittima delle persone che desiderano viaggiare senza divulgare dati personali, ossia in forma anonima. Secondo la nuova normativa, le imprese sono perciò tenute a proporre nel settore del traffico concessionario e sottoposto ad autorizzazione anche viaggi senza trattamento di dati. Questa possibilità di viaggiare in modo anonimo deve essere non discriminatoria e facilmente accessibile, ossia comparabile ad altre offerte che prevedono un trattamento dei dati. Ciò significa che tale possibilità non può essere svantaggiosa specialmente a livello di prezzo o implicare un dispendio sproporzionato per gli utenti interessati. È questo un caso in cui si applicano gli obblighi relativi alle tariffe, secondo i quali per gli utenti che si trovano in situazioni simili si prevedono anche condizioni simili (art. 15 cpv. 3 LTV). Tuttavia i costi aggiuntivi derivanti dall'offerta di viaggio in forma anonima possono essere presi in considerazione nel prezzo in misura adeguata. Logicamente, prezzi vantaggiosi che implicano ad esempio la non trasferibilità ad altre persone (come titoli di trasporto personalizzati per determinate tratte ecc.) non sono usufruibili in modo anonimo. Ovviamente, senza il trattamento dei dati personali, non è altresì possibile avvalersi dei vantaggi della biglietteria automatica, come ad esempio il calcolo del prezzo solo a viaggio ultimato o dopo un certo periodo di utilizzo.

1.3 Motivazione e valutazione della soluzione proposta

In alternativa alla soluzione proposta, sono state esaminate e respinte le possibilità illustrate qui di seguito.

Non è auspicabile il mantenimento dello status quo, ossia un'apertura su base volontaria della distribuzione nei trasporti pubblici

In linea di massima l'apertura della distribuzione nei TP potrebbe avvenire mantenendo lo status quo, cioè su base volontaria e senza alcuna regolamentazione a livello di legge. In questo caso le imprese dei TP garantirebbero contrattualmente a terzi il diritto sia di concludere in loro rappresentanza contratti di trasporto a favore dell'utenza sia di accedere all'infrastruttura di distribuzione, attualmente costituita dalla piattaforma NOVA. Tutte le condizioni di accesso e di utilizzazione sarebbero oggetto di trattativa e verrebbero concordate caso per caso in via contrattuale.

Questa procedura corrisponderebbe a quella per la distribuzione internazionale dei biglietti aerei. Dagli anni Settanta esistono nel settore del trasporto aereo sistemi di prenotazione con pagamento allestiti per lo più dalle stesse compagnie; nel frattempo sono diventati veri e propri sistemi di distribuzione globale. Per le compagnie aeree l'incentivo a rendere disponibili i rispettivi dati di distribuzione sta nel fatto che così le loro offerte diventano visibili e prenotabili a livello mondiale attraverso innumerevoli agenzie di viaggio. Inoltre, i sistemi di prenotazione dei voli sono interconnessi con molte piattaforme di prenotazione online. Alla luce di simili

¹⁹ www.bj.admin.ch/ > Stato & Cittadino > Progetti di legislazione in corso > Rafforzamento della protezione dei dati

incentivi per le compagnie aeree, è facile comprendere la ragione per cui l'apertura mondiale della distribuzione dei biglietti aerei sia avvenuta su base volontaria, senza alcuna regolamentazione.

In Svizzera la situazione di partenza per quanto riguarda la distribuzione dei biglietti dei TP è diversa. Mentre il traffico aereo è caratterizzato da un'intensa concorrenza a livello mondiale tra le diverse compagnie per accaparrarsi i passeggeri, nei TP le imprese sono in gran parte fornitrici di servizi di base. Le loro prestazioni sono indennizzate dall'amministrazione pubblica secondo la LTV e le linee sono per lo più protette dalla concorrenza nell'ambito della privativa sul trasporto di viaggiatori. Per ottenere una concessione, l'impresa deve dimostrare che non nascono situazioni di concorrenza sostanziali per l'offerta esistente e ordinata di altre imprese di TP. Inoltre, al fine di garantire il trasporto diretto, le imprese sono autorizzate e tenute alla distribuzione reciproca dei biglietti dei TP. Con condizioni generali così peculiari si deve presumere che, rispetto al settore del traffico aereo, quello dei TP sia molto meno incentivato a un'apertura della distribuzione dei biglietti a favore di terzi.

Un'apertura della distribuzione senza regolamentazione comporterebbe una notevole incertezza del diritto, che finirebbe per limitare lo sfruttamento delle potenzialità dei servizi di mobilità multimodale. Per i terzi che decidono di stipulare accordi di distribuzione con le imprese dei TP non vi è infatti alcuna garanzia che dopo la scadenza degli accordi potranno continuare ad accedere al mercato e che le condizioni non subiranno modifiche sostanziali. Con una situazione di partenza come quella ipotizzata, difficilmente i terzi sarebbero disposti a investire nello sviluppo delle offerte di mobilità multimodale: non vi sarebbe né certezza del diritto né sicurezza degli investimenti.

In caso di apertura non regolamentata mancherebbe anche la garanzia che sul mercato di distribuzione possa svilupparsi una concorrenza efficace. Da una parte i diversi interessati potrebbero ottenere condizioni di accesso differenti, con conseguente disuguaglianza anche nelle condizioni di concorrenza. Dall'altra, non vi sarebbe alcuna possibilità di evitare che le imprese dei TP favoriscano i propri canali distributivi nei confronti dei terzi. Questo potrebbe portare a distorsioni della concorrenza sul mercato della distribuzione, con penalizzazioni che possono risultare anche proibitive per i terzi, e sarebbe controproducente rispetto all'obiettivo di integrazione dei TP nelle offerte di mobilità multimodale.

Infine, a sfavore di un'apertura non regolamentata vi è anche il fatto che esiste una sola infrastruttura di distribuzione nei TP (piattaforma NOVA) e quindi il mercato è caratterizzato da un monopolio. Una realtà ben diversa rispetto, ad esempio, al mercato della telefonia mobile, dove l'accesso non regolamentato alla rete può essere compensato dalla concorrenza a livello di infrastrutture.

Le particolari condizioni del mercato nel settore dei TP (concorrenza limitata) e i rischi di un'apertura non regolamentata, segnatamente l'incertezza del diritto e le distorsioni nonché gli ostacoli sul piano della concorrenza, evidenziano l'opportunità di disciplinare in modo uniforme sul piano legislativo l'accesso alla distribuzione dei biglietti dei TP. Questa soluzione garantisce l'accesso all'infrastruttura di distribuzione nei TP già esistente e finanziata dall'amministrazione pubblica e rimuove un impedimento allo sviluppo di servizi innovativi di mobilità multimodale che coinvolgono anche i TP.

Tenuto conto dell'esistenza dell'infrastruttura di distribuzione nei trasporti pubblici, non risulta opportuno obbligare ogni singola impresa del settore a mettere a disposizione i propri dati di distribuzione

La domanda di fondo è la seguente: la distribuzione dei biglietti deve essere organizzata direttamente tra gli intermediari della mobilità e i singoli trasportatori oppure deve avvenire attraverso un'infrastruttura comune dei trasportatori?

Nel primo caso i trasportatori sono tenuti a livello individuale a mettere direttamente a disposizione degli intermediari della mobilità i loro dati di distribuzione in un determinato formato (leggibile dalle macchine) nonché a provvedere al conteggio dei biglietti venduti. Oltre alle informazioni sui prezzi, i dati forniti possono comprendere anche informazioni sulla tratta, sulle fermate, sull'orario e sulla disponibilità. Con un formato leggibile dalle macchine, i terzi che operano in qualità di intermediari potrebbero ricevere i dati necessari senza grandi oneri ed elaborarli per la messa a disposizione di servizi di mobilità. Questa è la soluzione adottata ad esempio in Finlandia, dove, secondo la locale legge sui trasporti, i fornitori di servizi di trasporto viaggiatori devono garantire agli altri fornitori di servizi di mobilità – tra cui i servizi di intermediazione – l'accesso all'interfaccia di vendita del loro sistema di emissione e conteggio dei biglietti.

Nel secondo caso i dati di distribuzione si trovano su una piattaforma centrale e sono liberamente accessibili per gli intermediari della mobilità. I trasportatori devono fornire tempestivamente tutti i dati della distribuzione attraverso un'interfaccia della piattaforma e conteggiare i pagamenti. In qualità di infrastruttura di distribuzione, la piattaforma elabora elettronicamente i dati, li mette a disposizione in formato leggibile dalle macchine e provvede al conteggio dei biglietti venduti.

Data la particolarità del trasporto diretto, in Svizzera le imprese dei TP hanno sviluppato un'infrastruttura comune di distribuzione, chiamata piattaforma NOVA. Questa serve allo svolgimento digitale delle operazioni legate al trasporto diretto.

Per la distribuzione dei biglietti dei TP si propone come soluzione l'infrastruttura esistente. Infatti, la piattaforma NOVA è già in uso come infrastruttura di distribuzione e il sistema di trasporto diretto è di difficile copertura da parte di singoli. In confronto, un obbligo individuale dei trasportatori a rendere accessibili i dati specifici attraverso un'interfaccia per la distribuzione dei biglietti sarebbe meno efficiente. Innanzitutto, gli intermediari dovrebbero procurarsi i dati richiedendoli singolarmente alle diverse imprese dei TP, cosa che comporterebbe un certo onere. Secondariamente, la vigilanza sulla garanzia di un accesso effettivo ai dati di distribuzione sarebbe più complessa dovendo sorvegliare tutte le imprese dei TP anziché una sola piattaforma. In terzo luogo, non occorrerebbe una normativa per l'utilizzo comune della piattaforma, ma in compenso bisognerebbe indennizzare i costi supplementari sostenuti dalle imprese dei TP per l'allestimento di interfacce individuali e per la messa a disposizione dei dati di distribuzione. Una situazione di concorrenza riguardo all'infrastruttura, con la presenza di varie piattaforme di distribuzione, va quindi respinta anche dal punto di vista economico. Diversamente dal settore della telefonia mobile, dove la concorrenza tra le infrastrutture contribuisce all'innovazione e al miglioramento delle reti, per le piattaforme dei TP gli effetti non sarebbero positivi.

1.4 Compatibilità tra i compiti e le finanze

Con il presente progetto la Confederazione assume nuovi compiti che comportano oneri aggiuntivi, sia dal punto di vista finanziario che del personale.

- Il sostegno allo sviluppo di servizi di mobilità multimodale è definito come compito preminente della Confederazione. Si tratta in questo caso di una normativa di principio che è priva di ripercussioni dirette nell'ambito del personale o delle finanze e che non determina quindi alcun onere supplementare diretto in questi due settori. L'attuazione avviene nel quadro dei compiti già assunti, tramite i normali mezzi finanziari o i nuovi strumenti richiesti separatamente.

- La CAF/ComFerr assume compiti supplementari dovuti alla nuova funzione di vigilanza sul mercato per l'accesso alla distribuzione nei TP. Il primo compito consiste nell'attuazione dell'obbligo di notifica e nella gestione di un registro degli intermediari della mobilità, il secondo nell'esame preliminare delle normative di settore e nella formulazione delle corrispondenti raccomandazioni per l'UFT e il terzo nello svolgimento delle eventuali procedure per la risoluzione di controversie in materia di accesso alla distribuzione. Dal punto di vista finanziario e del personale, tali compiti generano un onere aggiuntivo ancora da quantificare.
- All'UFT spettano, come compiti supplementari, l'esame preliminare e l'approvazione delle normative di settore. Gli stessi compiti vengono già svolti dall'UFT in altri ambiti, come ad esempio quello tariffario. L'onere aggiuntivo può essere coperto con le risorse esistenti.

Per i dettagli si rinvia al numero 3.1.

1.5 Diritto comparato e rapporto con il diritto europeo

1.5.1 Normative/esperienze negli altri Paesi europei – Conclusioni

Gli sviluppi osservati all'estero e le soluzioni esistenti da anni nel settore aereo e dei viaggi indicano che la mobilità multimodale non è solo possibile dal punto di vista tecnico, ma è anche in grado di generare un valore aggiunto per gli attori e utilizzatori coinvolti.

A livello mondiale ci si adopera per promuovere i servizi di mobilità multimodale. Anche in diversi Paesi d'Europa si stanno compiendo vari sforzi in tal senso (cfr. n. 1.1.1). A sostenere in modo deciso la MaaS sono soprattutto i Paesi del Nord, come la Finlandia e la Svezia, che dispongono di piattaforme più avanzate rispetto alle applicazioni esistenti in Svizzera per l'integrazione verticale e orizzontale. Iniziative come «Whim» (Finlandia), «smile» (progetto pilota in Austria) o «UbiGo» (Svezia) dimostrano che gli approcci in grado di promuovere servizi di mobilità multimodale possono essere diversi. D'altra parte evidenziano anche che la MaaS richiede una massa critica di utenti per produrre i necessari effetti di scala. Si tratta di un fattore di successo decisivo, visto il rischio imprenditoriale interamente assunto dai fornitori dei suddetti servizi.

Una MaaS transfrontaliera è possibile. Lo dimostrano fornitori di servizi come Google e Rome2Rio, che integrano tutte le fonti di dati a disposizione. L'interfaccia a misura di utente facilita la scelta tra le diverse offerte di mobilità multimodale. Queste ultime tuttavia sono in gran parte limitate all'«informazione» e solo in alcune città rinviano a fornitori concorrenti o a offerte come Uber con possibilità di prenotare e pagare.

1.5.2 Diritto europeo

Anche l'Unione europea persegue l'obiettivo di una mobilità multimodale senza soluzione di continuità, mirando a un sistema interconnesso e intelligente con offerte porta a porta (cfr. n. 1.1.1). La base è costituita dalla direttiva del 2010 sulla diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel traffico stradale e sulle interfacce con altri modi di trasporto²⁰. In questo contesto sono stati identificati tra l'altro alcuni settori d'intervento prioritari, corrispondenti ai seguenti servizi:

- servizi di informazione sulla mobilità in tutto il territorio dell'Unione europea;
- servizi di informazione sul traffico in tempo reale in tutto il territorio dell'Unione europea;
- servizi di sicurezza in tutto il territorio dell'Unione europea e basi per un utilizzo sicuro delle strade nonché per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti.

Nel 2017 la suddetta direttiva è stata ampliata con il regolamento delegato concernente i servizi di informazione sulla mobilità multimodale²¹, che prevede la realizzazione graduale dell'accesso alle informazioni sulla mobilità per TP, TMP e altri fornitori di mobilità. I dati statici e dinamici saranno gradualmente accessibili in forma standardizzata attraverso punti di accesso nazionali (National Access Points, NAP). L'attuazione avviene su base volontaria, ma per le attività si segue la regolamentazione. Tutti i Paesi dell'Unione europea sono attivi almeno su singole tematiche.

Con la direttiva 2016/2370 che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria²², nel 2016 l'Unione europea ha introdotto tra l'altro un articolo in virtù del quale gli Stati membri possono imporre alle imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto nazionale di passeggeri di partecipare a un servizio comune d'informazione e a un sistema integrato di emissione dei biglietti ai fini dell'offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni. Le autorità competenti hanno anche la possibilità di istituire esse stesse un tale sistema. La Commissione monitora gli sviluppi nel settore ferroviario ed entro il 2022 redigerà un rapporto per chiarire se siano necessari obblighi legali al fine di attuare il servizio/sistema descritto.

1.6 Attuazione

1.6.1 Normative previste a livello di ordinanza

In linea di massima, le disposizioni di legge per l'accesso controllato alla distribuzione nei TP e alla relativa infrastruttura potrebbero essere concretizzate nell'ambito di un'ordinanza d'esecuzione. Ciò dovrebbe comunque avvenire solo per singole questioni.

²⁰ 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

²¹ Regolamento delegato (UE) 2017/1926 della Commissione, del 31 maggio 2017, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale, GU L 272 del 21.10.2017, pag. 1

²² Direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria, GU L 352 del 23.12.2016, pag. 1

L'accento sarebbe posto sulle normative concernenti i dati concreti indispensabili che i diversi attori dovrebbero rendere accessibili per raggiungere l'obiettivo della promozione della mobilità multimodale.

La concretizzazione di gran parte delle disposizioni di legge è affidata al settore dei TP che, nell'ambito dei principi legali, deve stabilire le condizioni di accesso nelle normative settoriali da sottoporre all'approvazione. In particolare si tratta di precisare i dettagli concernenti i diritti e gli obblighi degli intermediari della mobilità, tra cui i servizi all'utenza, il servizio dopo vendita, le indennità di distribuzione, le provvigioni e i requisiti concreti, ad esempio per le interfacce tecniche, i dati di distribuzione, i conteggi e gli indennizzi di utilizzazione. Se una tale normativa di settore non viene elaborata, la Confederazione interviene secondo le norme ormai consolidate nel trasporto diretto (art. 17 cpv. 4 LTV).

A completamento della normativa di settore, i dettagli relativi al diritto di accesso possono essere definiti in accordi di diritto civile tra gli intermediari della mobilità e le imprese dei TP o i gestori delle infrastrutture di distribuzione. In questo caso, per garantire un accesso senza discriminazioni alla distribuzione dei biglietti, dovrebbe essere riconosciuto agli intermediari, secondo il principio della trasparenza, un diritto di consultazione nei confronti degli accordi con gli altri intermediari della mobilità. Questo diritto di consultazione potrebbe essere limitato nell'ottica della salvaguardia dei segreti d'affari.

1.6.2 Delimitazione rispetto ad altre normative del settore dei trasporti pubblici

Nel settore dei TP esistono oggi diversi organismi competenti per decidere e attuare le normative settoriali. Attualmente gli ambiti delle tariffe e della distribuzione sono organizzati attraverso le normative esposte qui di seguito.

A livello nazionale le imprese dei TP hanno disciplinato la loro collaborazione nell'ambito del cosiddetto trasporto diretto svizzero attraverso la «Convention concernant l'organisation de la coopération entre les entreprises de transport participant au Service direct (SD) suisses des voyageurs» (C510). La collaborazione tra le comunità è invece disciplinata nella «Convention de collaboration entre les communautés tarifaires et de trafic de Suisse concernant les affaires tarifaires et de distribution» (C551).

A livello regionale le imprese dei TP si sono organizzate in comunità tariffarie e di trasporto che stabiliscono le tariffe sui rispettivi territori. L'istituzione di queste comunità nasce tra l'altro dalla volontà di Cantoni e Comuni, che in qualità di committenti sono corresponsabili del finanziamento delle prestazioni sul territorio.

Il settore dei TP sta esaminando le sue strutture e le sta adeguando alle esigenze odierne.

1.7 Interventi parlamentari

Il presente progetto non è stato redatto in risposta ad alcun intervento parlamentare.

2 Commenti ai singoli articoli

2.1 Legge del 2 marzo 2018 sul trasporto di viaggiatori

Art. 9 cpv. 2 lett. b

Questi adeguamenti sono di natura puramente formale e si basano sulla versione della legge federale sulle ferrovie (Lferr) di cui al decreto federale concernente il progetto sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (OIF, 16.075, DF 28.9.2018, FF 2018 5125). Tra l'altro, in tutta la legge viene ora utilizzato in modo uniforme il termine «imprese» in relazione ai TP, e non – come finora – anche «imprese di trasporto».

Sezione 2a: Mobilità multimodale

In virtù dell'importanza oggi attribuita alla multimodalità e all'intermodalità, nell'ambito del trasporto di viaggiatori viene inserita una nuova *sezione 2a* dedicata specificamente a questo tema.

Art. 11a

Questa nuova disposizione disciplina gli orientamenti perseguiti dalla Confederazione per lo sviluppo della mobilità multimodale.

Al *capoverso 1* sono disciplinati i principi per lo sviluppo di servizi a favore della mobilità multimodale, i cosiddetti servizi di mobilità multimodale. Tale sviluppo consentirà di sfruttare le molteplici potenzialità del settore (cfr. n. 1.1.1). I suddetti servizi comprendono sia viaggi da A a B con diversi mezzi di trasporto (catene di mobilità intermodale) sia pacchetti di credito che combinano più mezzi di trasporto (ad es. contingenti di taxi/auto condivise, abbonamenti ai TP). Al riguardo la normativa nell'ambito della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV) si limita alle offerte che contengono almeno una quota di TP e non riguarda quindi il raggruppamento di offerte esterne ai TP, ad esempio tra taxi e biciclette condivise.

Al *capoverso 2* sono definiti i settori in cui si concentra l'attività di sostegno della Confederazione. Per quanto riguarda i dati, la Confederazione si adopera per migliorare la disponibilità e lo scambio dei dati tecnici necessari di tutti i fornitori di mobilità, in particolare dei geodati e dei dati sull'esercizio, sull'assortimento e sui prezzi. Chiarisce poi la necessità di intervento e il ruolo dell'amministrazione pubblica nel settore dei dati e della relativa messa a disposizione e si occupa di coordinare e sensibilizzare gli attori. Per quanto concerne invece la distribuzione di offerte di mobilità, la Confederazione interviene per migliorare l'accesso alle infrastrutture di distribuzione di tutti i fornitori di mobilità. Solo così i fornitori di servizi di mobilità collegati in rete sono in grado di allestire pacchetti di offerte su misura che gli utenti possono prenotare e pagare con un semplice clic. A questo scopo la Confederazione esamina anche l'applicazione di incentivi appropriati per l'apertura dei sistemi di distribuzione. Vedi al riguardo anche i lavori per i piani delle misure del DATEC ai numeri 1.2.5 e 1.2.6.

Il *capoverso 3* contiene una norma potestativa che consente il sostegno da parte della Confederazione alle infrastrutture per i dati e la distribuzione se appropriato e opportuno per lo sviluppo dei servizi di mobilità multimodale.

In questo modo, qualora si presenti una necessità in tal senso, la Confederazione può sostenere in modo mirato la realizzazione di piattaforme di dati per la mobilità globale nonché di infrastrutture di distribuzione per le offerte di mobilità. Ciò può rivelarsi indispensabile quando è evidente che gli interessi dell'economia privata non producono alcuna soluzione soddisfacente per le esigenze di promozione della mobilità multimodale. Non si tratta di elaborare applicazioni per gli utenti finali, bensì di garantire una base di dati adeguata per lo sviluppo di simili applicazioni per l'utenza da parte di TP e fornitori privati. Questa base di dati, fondamento del futuro sistema di mobilità svizzero, deve essere obiettiva, duratura, affidabile, trasparente e quindi libera da interessi commerciali. Ciò può servire da una parte a garantire alle imprese la sicurezza degli investimenti necessaria per l'elaborazione di nuove applicazioni e dall'altra ad assicurare l'influenza dell'amministrazione pubblica sulla gestione del traffico nell'ottica di un sistema globale dei trasporti funzionante.

Per le infrastrutture della distribuzione è prioritaria la realizzazione di condizioni generali migliori per la distribuzione a cura dei fornitori di mobilità esterni ai TP. Da parte loro, le imprese dei TP dispongono già di un'infrastruttura comune di distribuzione. L'obiettivo consiste nell'integrare nelle catene di mobilità il maggior numero possibile di imprese con offerte come, ad esempio, veicoli in condivisione, taxi e passaggi in auto condivisi. Per tali imprese la presenza di infrastrutture di distribuzione facilmente accessibili potrebbe ridurre gli ostacoli all'ingresso nel mercato della mobilità multimodale, anzi fornirebbe loro degli incentivi. La necessità di intervento e il ruolo della Confederazione nella realizzazione di queste infrastrutture contestuali di distribuzione sono oggetto di esame nell'ambito dei lavori per i piani delle misure del DATEC «Massnahmenpläne Mobilitätsdaten und Vertrieb Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV» (Piani delle misure, dati sulla mobilità e distribuzione dei fornitori di mobilità esterni ai TP). Vedi al riguardo i numeri 1.2.5 e 1.2.6.

Il *capoverso 4* stabilisce che per accedere ai dati tecnici e alle infrastrutture di distribuzione delle imprese dei TP si applicano i principi della non discriminazione e della trasparenza. Per quanto riguarda il contenuto e l'entità minimi dei dati e dei sistemi a cui le imprese dei TP devono garantire l'accesso perché si possa raggiungere l'obiettivo della promozione della mobilità multimodale, indicazioni dettagliate possono essere fornite nelle disposizioni esecutive del Consiglio federale secondo l'articolo 63 LTV. In conformità al principio dell'assunzione dei costi, per l'accesso le imprese dei TP possono riscuotere congrui indennizzi di utilizzazione. Questi devono essere concepiti in modo non discriminatorio, ma possono anche essere riscossi in misura differenziata, ad esempio secondo il numero e l'entità degli accessi o dei biglietti venduti. Per il calcolo si applica il principio della copertura dei costi, vale a dire che l'indennizzo va quantificato secondo i costi d'esercizio correnti e non può prevedere un margine di guadagno. Inoltre la base di calcolo dell'indennizzo deve essere trasparente.

Art. 17 cpv. 1 lett. f, 1^{bis}, 1^{ter}, 3 e 4

Al *capoverso 1 lettera f* le imprese dei TP vengono incaricate di regolare la gestione di una infrastruttura comune di distribuzione. Si tratta di un mandato legale esplicito per l'esercizio di un'infrastruttura di distribuzione nei TP ai sensi della piattaforma NOVA, già oggi curata dal settore dei TP per l'attuazione del trasporto diretto, con la partecipazione finanziaria dell'amministrazione pubblica tramite le ordinazioni nel traffico regionale viaggiatori.

Secondo il *capoverso 1^{bis}*, al momento opportuno le imprese dei TP mettono a disposizione dell'infrastruttura comune di distribuzione, nella forma e nella qualità richieste, tutti i dati tecnici e personali necessari per la distribuzione dei servizi di mobilità. Si intendono qui tutti i dati di distribuzione rilevanti, cioè, concretamente, tutti i dati utili a garantire il trasporto diretto, come i dati tecnici, ossia quelli sui prezzi, sulle tariffe o sull'assortimento. Nei dati tecnici rientrano non solo gli assortimenti del trasporto diretto nazionale, ma, espressamente, anche quelli delle comunità. Questo è l'unico modo per adempiere l'obbligo di garantire il trasporto diretto. In misura limitata, vanno poi messi a disposizione anche i dati personali, così da poter stabilire se, in riferimento a un determinato arco di tempo, una persona dispone di biglietti o abbonamenti già precedentemente acquistati e rilevanti per un viaggio. I dati personali servono da una parte a consentire un'offerta completa all'utenza e dall'altra a effettuare il conteggio e il controllo del diritto al trasporto.

Al *capoverso 1^{ter}* è sancito l'obbligo per le imprese dei TP di garantire agli intermediari della mobilità l'accesso all'infrastruttura comune di distribuzione. La garanzia dell'accesso alla distribuzione o, più concretamente, all'infrastruttura di distribuzione è presupposto dell'auspicata vendita di biglietti attraverso intermediari nell'ambito dei servizi di mobilità multimodale. L'accesso deve rispettare i principi dell'articolo 11a capoverso 4, cioè deve essere non discriminatorio e trasparente.

Al *capoverso 3* il modello adottato finora per le normative di settore sul trasporto diretto e sulla responsabilità viene esteso in modo esplicito anche all'accesso alla distribuzione. Il settore dei TP ha quindi l'incarico di realizzare l'accesso alla sua distribuzione e, nel rispetto delle condizioni generali e dei principi sanciti per legge, stabilire le condizioni concrete di tale accesso nell'ambito di convenzioni settoriali di validità generale che, analogamente alle normative finora esistenti nel settore del trasporto diretto, devono essere sottoposte all'approvazione dell'UFT. A questo riguardo l'UFT effettua un esame preliminare per stabilire se le condizioni giuridiche generali (in particolare l'art. 11a cpv. 4) sono state rispettate.

In modo analogo a quanto accaduto finora in altri settori, il *capoverso 4* prevede che l'UFT possa emanare le disposizioni del caso e imporre l'applicazione dell'articolo nel caso in cui le imprese non garantiscano agli intermediari della mobilità l'accesso all'infrastruttura di distribuzione o il settore non trovi un accordo.

Art. 19 cpv. 1^{bis}

La nuova normativa dell'*articolo 19 capoverso 1^{bis}* obbliga le imprese operanti nel settore del traffico concessionario o sottoposto ad autorizzazione a offrire anche viaggi in forma anonima attraverso contratti di trasporto di viaggiatori senza trattamento di dati. Ai sensi della non discriminazione, questi viaggi devono essere in linea di massima paragonabili alle offerte che comportano un trattamento di dati. Ciò significa in particolare che non possono presentare svantaggi ingiustificati a livello di prezzo (cfr. anche l'art. 15 cpv. 3 LTV) e che devono essere facilmente accessibili per i viaggiatori. Nel prezzo si può tenere conto, in misura adeguata, dei costi supplementari derivanti dall'offerta anonima. Logicamente, prezzi vantaggiosi che implicano ad esempio la non trasferibilità ad altre persone (come titoli personalizzati per determinate tratte ecc.) non sono usufruibili in modo anonimo. Senza il trattamento dei dati personali, non è altresì possibile avvalersi dei vantaggi della biglietteria automatica, come ad esempio la determinazione del prezzo solo a viaggio ultimato o dopo un certo periodo di utilizzo.

Art. 19a Trattamento di dati personali

L'attuale articolo 54 è collocato nella sezione 11 LTV intitolata «Vigilanza». I contenuti riguardano però l'aspetto specifico della protezione dei dati nel contratto di trasporto di viaggiatori. Perciò le corrispondenti disposizioni vengono ora inserite – in modo obiettivamente più pertinente – in un nuovo *articolo 19a*, che segue l'articolo 19 LTV dedicato proprio al contratto di trasporto di viaggiatori.

Il *capoverso 1* (finora art. 54 cpv. 1) è adeguato in modo che ora, per tutte le attività rientranti nella concessione o nell'autorizzazione, le imprese di trasporto non sottostanno più, per il trattamento di dati personali, alle prescrizioni sulla protezione dei dati emanate dalla Confederazione per gli organi federali (art. 16–25^{bis} LPD), bensì a quelle per le persone private (art. 12–15 LPD). Se, eccezionalmente, le imprese dei TP agiscono a titolo sovrano limitando i diritti o la libertà dei viaggiatori, allora sottostanno, come finora, agli articoli 16–25^{bis} della legge sulla protezione dei dati (LPD). In questi casi le imprese anche in futuro potranno trattare i dati solo se dispongono di una base legale esplicita in tal senso.

Ciò permette alle imprese di trasporto di disciplinare in modo uniforme, sulla base del consenso dei viaggiatori, il trattamento dei dati sia per il trasporto di viaggiatori concessionario o sottoposto ad autorizzazione sia per le offerte di trasporto che non sottostanno alla LTV (ad es. veicoli a noleggio). È questa una soluzione vantaggiosa, specialmente per i servizi di mobilità multimodale e i moderni sistemi di biglietteria. Per avere effetto, il consenso deve essere preceduto da un'adeguata informazione. Inoltre va espresso liberamente, il che presuppone che il mancato consenso non comporti svantaggi sproporzionati oppure estranei allo scopo del trattamento (DTF 138 I 331, 344).

Con la normativa proposta, nel settore del trasporto di viaggiatori concessionario o sottoposto ad autorizzazione ci si riallaccia – per quanto concerne la protezione dei dati – alla valutazione già effettuata dal legislatore in merito ai servizi postali in un momento in cui la Posta era ancora organizzata come istituto autonomo di diritto pubblico: l'articolo 14 della legge del 30 aprile 1997 sulle poste (LPO) prevedeva esplicitamente per il trattamento dei dati personali da parte della Posta l'applicazione degli articoli 12–15 LPD. Come spiegato dal Consiglio federale nel suo messaggio, questa disposizione indicava senza ambiguità che «per quanto riguarda la protezione dei dati, per la Posta valgono le stesse prescrizioni sia nel settore dei servizi universali sia in quello dei servizi liberi. L'applicazione di disposizioni differenti a situazioni analoghe o solo difficilmente distinguibili le une dalle altre non avrebbe invero trovato nessuna giustificazione, né dal punto di vista pratico, né dal punto di vista economico» (FF 1996 III 1141, 1181). Con l'entrata in vigore della legge in data 1° gennaio 1998, per le Poste sono state quindi applicate le prescrizioni relative al trattamento dei dati personali da parte di persone private.

Il *capoverso 2* corrisponde in gran parte alla normativa attuale (art. 54 cpv. 2). È stato adeguato solo in modo da rendere la disposizione valida per tutte le attività rientranti in una concessione o in un'autorizzazione, quindi anche per i trasporti di viaggiatori con autorizzazione cantonale. Il capoverso chiarisce che non è indispensabile il consenso delle persone interessate per trattare dati personali degni di particolare protezione e profili della personalità, purché il trattamento sia necessario per l'attività delle imprese oggetto del campo di applicazione della LTV.

Il *capoverso 3* (finora art. 54 cpv. 3) corrisponde all'articolo 23 capoverso 2 LPD. Un'impresa, se opera in adempimento di un compito pubblico della Confederazione (in questo caso il trasporto di viaggiatori concessionario o autorizzato), sottostà alla vigilanza dell'incaricato federale della protezione dei dati e della trasparenza secondo l'articolo 27 LPD, a prescindere dal fatto che agisca a titolo sovrano o secondo il diritto privato.

Vedi al riguardo anche le spiegazioni al numero 1.2.7.

Sezione 4a: Intermediari della mobilità multimodale

Ai fini dei servizi di mobilità multimodale viene inserita una nuova sezione dedicata ai rapporti tra gli intermediari della mobilità multimodale e i TP. Qui è descritta appunto l'interfaccia tra intermediari e TP.

Art. 23a

Questo *nuovo articolo* disciplina i diritti e gli obblighi degli intermediari della mobilità per quanto riguarda l'accesso alla distribuzione nei TP e alla relativa infrastruttura.

Per poter operare come intermediari della mobilità ai sensi della LTV, secondo il *capoverso 1* è necessaria una sede o una stabile organizzazione in Svizzera, come pure la notifica alla CAF/ComFerr con conseguente iscrizione nell'apposito registro pubblico. Ciò permetterà a utenti, imprese dei TP o all'autorità di vigilanza di contattare gli intermediari in caso di necessità.

Secondo il *capoverso 2*, per gli intermediari della mobilità esterni ai TP è sancito un nuovo diritto di accesso all'infrastruttura di distribuzione nei TP e quindi alla distribuzione dei relativi servizi di mobilità. È incluso anche il diritto alla distribuzione dei biglietti per conto terzi e alla connessa stipulazione per conto terzi di contratti di trasporto.

Al *capoverso 3* sono enunciati gli obblighi degli intermediari della mobilità nei confronti delle imprese dei TP.

Secondo la *lettera a*, per l'accesso alla distribuzione e alla relativa infrastruttura le imprese dei TP possono richiedere agli intermediari della mobilità garanzie adeguate. Si tratta di salvaguardare le entrate delle stesse imprese. Occorre garantire che il sistema dei TP non subisca perdite significative per recuperare le quali si vedrebbe costretto a ricorrere ai rimedi giuridici (cfr. art. 56). L'adeguatezza delle richieste di solvibilità e di garanzia avanzate dalle imprese dei TP ai fornitori di servizi di mobilità è valutata sulla base dei principi generali di proporzionalità (richieste elevate quanto basta, contenute quanto possibile). Occorre evitare che prestazioni di garanzia troppo elevate si traducano in ostacoli indesiderati, specialmente per le start up. Le garanzie possono essere fissate ad esempio in base al numero dei biglietti venduti o degli accessi alla piattaforma di distribuzione.

Le vendite vanno conteggiate (*lett. b*). Alla *lettera c* si stabilisce che i dati tecnici e personali necessari devono essere trasmessi alle imprese dei TP in modo tempestivo. Questi dati devono permettere alle imprese sia di effettuare i conteggi necessari attraverso la piattaforma NOVA, tenendo conto anche di eventuali abbonamenti e agevolazioni, sia di controllare durante il viaggio se un utente dispone di un titolo di trasporto valido. A prescindere dai prezzi che hanno fissato, gli intermediari della mobilità sono inoltre tenuti, secondo la *lettera d*, a pagare tempestivamente le tariffe stabilite dalle imprese per i biglietti venduti. Alla *lettera e* è sancito l'obbligo di rispettare le prescrizioni dei titolari delle tariffe, in particolare per quanto riguarda i titoli di trasporto, che devono avere la forma definita dalle imprese. Secondo la *lettera f*, nelle loro condizioni di accesso le imprese dei TP possono anche obbligare gli intermediari a fornire servizi all'utenza quali la consulenza, i cambiamenti di prenotazione e i rimborsi per i biglietti dei TP. A ciò è

collegato, ai sensi della non discriminazione, il corrispondente diritto degli intermediari terzi a essere indennizzati per queste prestazioni nella stessa misura degli intermediari dei TP.

Secondo il *capoverso 4*, gli intermediari della mobilità sono liberi nella definizione dei prezzi. Ciò significa che possono fissare autonomamente il prezzo per la rivendita dei biglietti dei TP agli utenti, applicando sia sconti che supplementi. Così si può accrescere l'auspicata attrattività delle offerte. In ogni caso, però, gli intermediari della mobilità devono versare alle imprese dei TP l'intero importo dei biglietti secondo le tariffe stabilite.

Agli intermediari della mobilità non è riconosciuto un diritto legale alla provvigione di intermediazione per la vendita dei biglietti. Provvigioni di questo tipo possono tuttavia figurare nelle condizioni di accesso previste dal settore dei TP. In tal caso, secondo il *capoverso 5*, gli intermediari – ai fini della non discriminazione – godono dello stesso diritto alla provvigione di intermediazione che si applica tra le imprese dei TP.

Art. 37 cpv. 4

Per motivi terminologici, «imprese di trasporto» è sostituito anche qui con «imprese».

Art. 54

Questo articolo è abrogato. I contenuti sono stati rielaborati e inseriti nel nuovo articolo 19a.

Art. 56 cpv. 1

Le controversie patrimoniali tra privati rientrano di norma nel diritto civile, non in quello pubblico. È quindi ovvio che il *capoverso 1* venga esteso agli intermediari della mobilità.

2.2 Legge del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie

Gli adeguamenti agli *articoli 6, 8c, 40b, 66, 89 e 91* sono puramente formali.

Art. 40a^{ter} cpv. 1 lett. g, 2 lett. f e 3^{bis}

Le nuove competenze attribuite alla CAF/ComFerr nell'ambito dell'accesso alla distribuzione di servizi di mobilità secondo gli articoli 17 e 23a LTV implicano l'adeguamento dell'articolo 40a^{ter} Lferr. Le modifiche si basano sulla versione della Lferr di cui al decreto federale concernente il progetto sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (OIF, 16.075, DF 28.9.2018, FF 2018 5125).

Il *capoverso 1 lettera g* concerne la competenza della CAF/ComFerr di decidere in merito alle controversie concernenti la garanzia di un accesso senza discriminazioni all'infrastruttura di distribuzione nei TP. Vi rientra anche la questione dell'adeguatezza di un eventuale indennizzo di utilizzazione.

Il *capoverso 2 lettera f* riguarda la sorveglianza dell'accesso senza discriminazioni all'infrastruttura di distribuzione nei TP, esercitata dalla CAF/ComFerr analogamente a quanto previsto per altri ambiti.

La CAF/ComFerr tiene un registro accessibile al pubblico in cui sono iscritti gli intermediari della mobilità di cui all'articolo 23a capoverso 1 LTV (*cpv. 3^{bis}*).

Vedi al riguardo anche le considerazioni ai numeri 1.2.2 – 1.2.4.

3 Ripercussioni

3.1 Ripercussioni per la Confederazione

3.1.1 Ripercussioni finanziarie

Con il rafforzamento della concorrenza e il conseguente incremento dell'offerta di servizi di mobilità innovativi, si può supporre che in futuro i costi di distribuzione nei TP nel complesso diminuiranno. Ci si può inoltre attendere un aumento del grado di utilizzo dei TP e dei biglietti venduti, con conseguente possibile incremento delle entrate delle imprese di trasporto. Nuove offerte consentiranno collegamenti migliori e più convenienti in regioni periferiche e orari marginali, collegamenti che andranno ancora meglio integrati nel sistema globale della mobilità. A lungo termine si dovrebbe quindi avere una tendenza alla diminuzione delle indennità accordate da Confederazione, Cantoni e Comuni nel traffico regionale e locale.

Non sono previste ulteriori ripercussioni finanziarie.

3.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale

I compiti aggiuntivi conferiti alla CAF/ComFerr determineranno, in termini di personale, un onere supplementare ancora da stimare. Per l'UFT non sono previste ripercussioni di questo tipo.

3.1.3 Altre ripercussioni

Al momento non sono previste altre ripercussioni.

3.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna

La promozione dei servizi di mobilità multimodale renderà possibile l'elaborazione di nuovi piani per i collegamenti e la mobilità in tutte le regioni aumentando quindi l'attrattività di queste ultime. La spinta verso l'innovazione e la riduzione dei costi che ci si attende dall'apertura della distribuzione dovrebbe consentire all'amministrazione pubblica, almeno a lungo termine, un risparmio a tutti i livelli nel traffico regionale e locale beneficiario di indennità, garantendo allo stesso tempo i collegamenti basilari.

Per la messa a disposizione dei dati sulla mobilità, un ruolo decisivo nel decidere le modalità di attuazione spetterà a Comuni e Cantoni in quanto autori o detentori degli stessi dati.

3.3 Ripercussioni per l'economia

Ripercussioni positive per l'economia

Attraverso la promozione dei servizi di mobilità multimodale verrà realizzato un contesto favorevole a modelli commerciali innovativi. Con il suo livello elevato di formazione, le sue infrastrutture di buona qualità e un'esperienza pluriennale nei TP (trasporto diretto con diversi mezzi), la Svizzera si trova in una situazione di partenza vantaggiosa. Si possono comunque rafforzare la salvaguardia e lo sviluppo del saper fare nel settore della mobilità. Il presente progetto consentirà di sfruttare in modo ottimale le possibilità offerte dalla digitalizzazione e di generare così un valore aggiunto. Poiché la mobilità costituisce un importante fattore strategico, la promozione dei servizi di mobilità multimodale contribuirà anche ad aumentare l'attrattività complessiva della Svizzera. L'utilizzazione più efficiente delle infrastrutture di trasporto si tradurrà in minori costi per l'ampliamento e la manutenzione delle stesse.

Trasporti pubblici rafforzati e attrezzati per l'avvenire

In un mercato sempre più digitale, le imprese dei TP potranno beneficiare di una maggiore visibilità. I costi di distribuzione potranno essere ridotti, la portata delle offerte aumentata e le vendite accresciute grazie a una migliore integrazione nelle offerte di mobilità multimodale. Si potranno così acquisire nuovi segmenti di utenza, in particolare in quelle fasce di popolazione che utilizzano i TP solo raramente o mai.

Gli intermediari della mobilità ammessi sono liberi di definire i prezzi per gli utenti. Tuttavia, la sovranità tariffale delle imprese dei TP resta immutata. Gli intermediari sono debitori nei loro confronti rispetto alle tariffe fissate. Eventuali riduzioni concesse dagli intermediari agli utenti devono essere compensate in altro modo, ad esempio attraverso un abile raggruppamento con altre offerte. Per ragioni di economia aziendale, appare improbabile che un grande intermediario venda per anni in Svizzera biglietti dei TP a prezzo agevolato a proprie spese, così da modificare la percezione dei prezzi in seno alla popolazione e suscitare l'aspettativa di poter stabilmente contare su prezzi dei TP ridotti.

Di conseguenza, non vi è pericolo che un'apertura controllata della distribuzione dei TP possa sottrarre mezzi considerevoli al sistema stesso. Al contrario: con una distribuzione più efficiente grazie a nuovi canali e con un grado di utilizzo maggiore dei TP, i mezzi a disposizione del sistema saranno ancora più cospicui e i costi per l'amministrazione pubblica in qualità di committente si ridurranno. Condizione per ottenere questi risultati è comunque che il settore dei TP adegui i suoi modelli di provvigione ai nuovi modelli commerciali.

3.4 Ripercussioni per la società

Il presente progetto permette di adattare meglio le offerte di mobilità multimodale alle esigenze individuali degli utenti. Grazie a un'informazione più ampia e trasparente sulle diverse offerte di mobilità, sulle conseguenti possibilità di scelta e sulle opzioni più semplici di prenotazione e pagamento, la società potrà trarre un beneficio maggiore dal sistema globale dei trasporti. La combinazione di diverse offerte di mobilità per comporre offerte multimodali e catene di mobilità intermodale proposte da un unico interlocutore agli utenti costituirà un notevole valore aggiunto per i viaggiatori. In particolare nelle regioni o negli orari caratterizzati da un'offerta scarsa, i servizi di mobilità multimodale saranno un utile rimedio alla situazione e porteranno maggiori benefici a livello individuale. La spinta all'innovazione e alla riduzione dei costi che ci si attende dall'apertura della distribuzione nei TP andrà a vantaggio della popolazione, sotto forma sia di offerte innovative sia di prezzi o imposte minori.

3.5 Ripercussioni per l'ambiente

La multimodalità nei trasporti contribuisce in modo sostanziale a una migliore utilizzazione delle infrastrutture. Attraverso una maggiore integrazione del traffico lento (TL) e delle offerte di condivisione nella mobilità globale si ottiene un incremento del grado di utilizzo dei mezzi di trasporto esistenti e si salvaguardano le risorse naturali. La maggiore trasparenza e disponibilità delle informazioni sulle diverse offerte di mobilità concorre a decongestionare il traffico nelle ore di punta. L'utilizzazione più efficiente dei diversi mezzi di trasporto si traduce in un aumento dell'efficienza energetica e contribuisce quindi alla riduzione delle emissioni di CO₂. Per questi motivi il Governo federale tedesco, nell'ambito del «Sofortprogramm Saubere Luft 2017–20» (Programma d'emergenza per un'aria pulita 2017–20), incentiva l'interconnessione dei modi di trasporto mediante la digitalizzazione.

3.6 Altre ripercussioni

La promozione della mobilità multimodale farà sì che la Svizzera possa sfruttare in modo sistematico l'eccellente contesto di cui beneficia (buone infrastrutture, elevato livello di formazione ed esperienza pluriennale nell'integrazione dei TP) nell'ambito della digitalizzazione della mobilità. Soluzioni innovative come «Mobility as a Service» (MaaS), già realtà in Finlandia, sarebbero possibili anche nel nostro Paese, dove contribuirebbero a creare le condizioni quadro per prestazioni pionieristiche a livello internazionale.

4 Programma di legislatura e strategie del Consiglio federale

4.1 Rapporto con il programma di legislatura

Il progetto non è annunciato né nel messaggio del 27 gennaio 2016²³ sul programma di legislatura 2015–2019 né nel decreto federale del 14 giugno 2016²⁴ sul programma di legislatura 2015–2019.

4.2 Rapporto con le strategie del Consiglio federale

Il progetto s'inquadra nella Strategia del Consiglio federale del 20 aprile 2016 per una Svizzera digitale.

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità

Il progetto concerne principalmente la LTV e la Lferr, che hanno il loro fondamento costituzionale negli articoli 87, 95 capoverso 1 e 122 capoverso 1 della Costituzione federale. Il progetto è conforme alla Costituzione e alla legge.

5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

L'adozione del progetto non determina alcuna incompatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera.

5.3 Forma dell'atto

Il progetto assume la forma di un atto modificatore a livello di legge. Tale atto contiene una modifica della LTV e, in correlazione a questa, una modifica della Lferr.

5.4 Delega di competenze legislative

Non è previsto alcun trasferimento di competenze legislative a dipartimenti, gruppi e uffici ai sensi dell'articolo 48 della legge del 21 marzo 1997²⁵ sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (LOGA).

5.5 Protezione dei dati

Il progetto tiene conto delle disposizioni della legislazione sulla protezione dei dati e, sostituendo l'articolo 54 LTV con i nuovi articoli 19 capoverso 1^{bis} e 19a, introduce una normativa specifica sull'utilizzo dei dati nei trasporti pubblici.

²³ FF 2016 909

²⁴ FF 2016 4605

²⁵ RS 172.010

Glossario

	TERMINE	SPIEGAZIONE / UTILIZZO
C	Catena di mobilità	Suddivisione di un viaggio in singoli segmenti correlati (tappe) con più Δ modalità di trasporto, anche diverse.
	Comunità tariffaria	Unione di diverse imprese di trasporto per l'attuazione del trasporto diretto all'interno di una certa area geografica.
	Condivisione	L'utilizzazione comune e organizzata di mezzi di locomozione quali ad es. auto e biciclette.
D	Dati aperti (DA)	Dati liberamente accessibili e utilizzabili che possono anche essere modificati e trasmessi a terzi.
	Dati di base	Dati necessari per l'erogazione di Δ servizi di mobilità. Comprendono sia l' Δ insieme di dati fondamentali definito dal Consiglio federale sia altri dati, come quelli relativi agli utenti e indispensabili per i controlli.
	Dati sui prezzi	Dati che permettono di determinare il prezzo di un servizio (costi per km, prezzo di una corsa ecc.). I dati sui prezzi sono parte integrante dei Δ dati sulla distribuzione.
	Dati sulla distribuzione	Informazioni sulle Δ offerte di mobilità necessarie per la vendita delle offerte stesse.
	Dati sulla mobilità	Insieme di tutti i dati relativi a offerte di trasporto.
	Dati sull'esercizio	Informazioni sulle condizioni di esercizio (dati effettivi e programmati), come ad esempio la situazione del traffico stradale, gli orari e i ritardi dei TP oppure l'eventuale disponibilità di un veicolo in condivisione (Δ Condivisione) o di un parcheggio.
F	Fornitori di mobilità	Δ Trasportatori e Δ gestori che propongono Δ offerte di mobilità fisica (di norma a fini commerciali).
	Fornitori di servizi di mobilità	Denominazione generale per tutti i fornitori di servizi nel settore della mobilità che comprende i Δ trasportatori, i Δ gestori di infrastrutture e veicoli nonché gli Δ intermediari di offerte.
G	Geodati	Dati con un riferimento spaziale, ad esempio reti di tratte o fermate.
	Gestore	Impresa che possiede un'infrastruttura o veicoli per il trasporto di viaggiatori, si occupa della loro manutenzione e li mette a disposizione nell'ambito di Δ offerte di mobilità, ad es. Mobility.
	Governance	Meccanismo che descrive chi disciplina qualcosa e chi ne garantisce l'applicazione in un determinato processo.
I	Imprese di trasporto pubblico	Imprese che trasportano viaggiatori secondo l'art. 6 o 8 LTV.
	Insieme di dati fondamentali	Dati minimi necessari per i Δ servizi di mobilità multimodale, definiti dal Consiglio federale nel 2017: geodati, dati sull'esercizio e Δ dati sulla distribuzione (Δ dati sui prezzi e sull'assortimento).

TERMINE	SPIEGAZIONE / UTILIZZO
Interfaccia	Parte di una piattaforma di dati (<i>Δ piattaforma</i>) che serve alla comunicazione con altri sistemi o con altre parti di un sistema. Di norma si tratta di funzioni della piattaforma che forniscono un estratto di dati in forma standardizzata in seguito a una richiesta parametrizzata.
Intermediario	Impresa o organizzazione che svolge funzioni di intermediazione e di distribuzione di servizi e <i>Δ offerte di mobilità</i> all'utenza finale. Si assume certe parti del contratto stipulato tra <i>Δ fornitori di mobilità</i> e utenti finali, ad es. la combinazione di prestazioni, la prenotazione o la riscossione. Gli intermediari possono essere anche <i>Δ trasportatori</i> e/o <i>Δ gestori</i> .
Intermodalità	Indica il ricorso a diverse <i>Δ modalità di trasporto</i> durante un viaggio da A a B (cosiddetta <i>Δ catena di mobilità</i> intermodale). È una forma di <i>Δ multimodalità</i> .
M	<p>Mezzi di trasporto</p> <p>Mezzi di locomozione utilizzati per il trasporto di viaggiatori o merci. In questo contesto anche i piedi sono considerati un mezzo di trasporto.</p> <p>I mezzi di trasporto si possono classificare secondo diversi criteri, ad es. in base alla concessione (TP e traffico privato), al tipo di propulsione (traffico motorizzato e non motorizzato), alle dimensioni dei veicoli (mezzi di trasporto collettivo e mezzi individuali) o alla <i>Δ modalità di trasporto</i>.</p>
	<p>Mobility as a Service (MaaS)</p> <p>Soluzioni globali di mobilità in cui offerte di trasporto fisico e offerte digitali sono associate per realizzare una <i>Δ offerta di mobilità</i> di qualità elevata, senza soluzione di continuità e accessibile attraverso un'interfaccia uniforme con gli utenti (<i>Δ interfaccia</i>), in modo che si possano pianificare ed effettuare viaggi multimodali anche senza un veicolo proprio.</p>
	<p>Modalità di trasporto</p> <p>Classificazione dei <i>Δ mezzi di trasporto</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Δ trasporti pubblici</i> (TP); • <i>Δ traffico motorizzato privato</i> (TMP); • <i>Δ traffico lento</i> (TL), costituito da spostamenti a piedi e in bicicletta; <p>altri fornitori (AF): imprese di taxi, noleggiatori di auto e biciclette, fornitori di auto condivise, passaggi in auto (<i>Δ condivisione</i>) e auto di gruppo (car pooling) ecc.</p>
	<p>Multimodalità</p> <p>L'utilizzo di diversi <i>Δ mezzi di trasporto</i> in un determinato arco di tempo, ad esempio un giorno o la durata di un viaggio.</p> <p>Questa definizione si discosta da quella più comune, che fa riferimento all'utilizzo di diverse <i>Δ modalità di trasporto</i> in un determinato arco di tempo.</p>
N	<p>NOVA</p> <p>Piattaforma di dati interoperabile (<i>Δ piattaforma</i>) per il collegamento e l'integrazione dei sistemi di distribuzione dei TP svizzeri, con l'obiettivo «un viaggio – un biglietto».</p> <p>I canali di distribuzione e i sistemi contestuali delle imprese di trasporto possono essere connessi alla piattaforma NOVA mediante <i>Δ interfacce</i> standardizzate. NOVA mette a disposizione le basi necessarie per il calcolo delle tariffe e per i controlli. Consente inoltre il conteggio e la ripartizione delle entrate per l'assortimento venduto.</p>

TERMINE		SPIEGAZIONE / UTILIZZO
O	Offerta di mobilità	Prodotti o servizi messi a disposizione (di norma a fini commerciali) nel settore della mobilità. Oltre all'effettiva prestazione di trasporto, sotto questa denominazione rientrano anche altre prestazioni, come ad esempio le informazioni sull'occupazione dei parcheggi, sullo stato di esercizio o su altre offerte relative a un viaggio.
R	Rischio delcredere	Il rischio che un acquirente rimanga (in tutto o in parte) inadempiente rispetto al pagamento o non lo effettui entro il termine stabilito.
S	Servizi di mobilità	Tutte le offerte dei <i>Δ fornitori di servizi di mobilità</i> .
	Sovranità tariffale	Potere decisionale in merito all'entità e alla struttura delle tariffe nonché all'assortimento di titoli di trasporto nell'ambito dei TP.
T	Titolari delle tariffe	Imprese che devono adempiere gli obblighi relativi alle tariffe di cui all'art. 15 LTV.
	Traffico lento (TL)	Denominazione tradizionale per la locomozione a piedi, su ruota o rotelle, prodotta dalla forza muscolare umana.
	Traffico motorizzato privato (TMP)	Traffico con veicoli motorizzati per uso individuale. Sono compresi anche i veicoli in modalità <i>Δ condivisione</i> (auto a noleggio) e quelli elettrici come le e-bikes. Da chiarire la delimitazione dei veicoli con diversa potenza del motore.
	Trasportatore	Impresa o organizzazione che effettua un trasporto fisico (viaggio) da A a B per conto di utenti, ad esempio un'impresa dei TP o un taxi.
	Trasporti pubblici (TP)	I TP comprendono offerte di trasporto con corse regolari in base a un orario definito, fruibili da tutti a determinate condizioni in conformità con l'art. 6 o 8 LTV.
	Trasporto diretto	Trasporto ininterrotto attraverso le reti di diverse imprese sulla base di un unico contratto, cosicché il viaggiatore deve comprare un solo biglietto per l'intero viaggio conformemente all'art. 16f LTV.
V	Vigilanza sul mercato	Monitoraggio e disposizione dell'accesso al mercato.