



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Ufficio federale dei trasporti UFT

Servizi di mobilità multimodale

Rapporto sui risultati della consultazione

Ufficio federale dei trasporti, giugno 2020



INDICE

1. Situazione iniziale	3
1.1. Mandato	3
1.2. Svolgimento della consultazione.....	3
2. Atteggiamento generale.....	4
3. Valutazione dei pareri	6
3.1. Obiettivi	7
3.2. Domande sulla nuova disposizione di legge.....	10
3.3. Domande su un accesso controllato alla distribuzione nei TP	17
3.3.1. Condizioni generali	19
3.3.2. Accesso alla distribuzione / all'infrastruttura di distribuzione nei TP.....	25
3.3.3. Domande sull'apertura della distribuzione di altri fornitori di mobilità	34
3.4. Domande sulle modifiche relative al trattamento di dati da parte delle imprese dei TP.....	38
3.5. Domande sulle ripercussioni nella fase di attuazione.....	46
3.6. Altre osservazioni.....	49
Allegato 1: elenco dei partecipanti alla consultazione	54
Allegato 2: questionario relativo all'avamprogetto Servizi di mobilità multimodale	58



1. Situazione iniziale

1.1. Mandato

Il 7 dicembre 2018 il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di svolgere una consultazione in merito al progetto Servizi di mobilità multimodale.

1.2. Svolgimento della consultazione

Il Consiglio federale ha svolto la relativa consultazione dal 7 dicembre 2018 al 21 marzo 2019. Ai Cantoni è stata concessa una proroga del termine fino al 12 aprile 2019.

Alla consultazione sono stati invitati a partecipare 349 soggetti: i Cantoni, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città, delle regioni di montagna e dell'economia, le imprese di trasporto (IT) beneficiarie di indennità secondo la legge sul trasporto di viaggiatori (LTV), le ct-svizzere, le imprese di navigazione titolari di concessione federale e altre organizzazioni. 156 degli organismi invitati a pronunciarsi, ovvero circa un terzo, appartengono al settore dei TP.

Sono pervenuti 100 pareri in tutto, dei quali un terzo da Cantoni e partiti, un terzo dal settore dei TP e il restante terzo da organizzazioni e associazioni.

	Destinatari	Pareri perventui
1. Cantoni e Conferenza dei governi cantonali (CdC)	27	27
2. Partiti politici (Assemblea federale)	13	5
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	2
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	8	3
5. Imprese di trasporto beneficiarie di indennità ai sensi della LTV	117	17
6. ct-svizzere	21	14
7. Organizzazioni	142	21
8. Imprese di navigazione titolari di una concessione	18	0
9. Organizzazioni non invitate		11
Totale	349	100

L'elenco dettagliato dei pareri inoltrati è disponibile all'allegato 1.



2. Atteggiamento generale

La grande maggioranza, circa tre quarti dei partecipanti, condivide l'**orientamento del progetto** confermando che in futuro la mobilità sarà connessa e che le **offerte di mobilità multimodale** racchiudono potenziale per un sistema globale dei trasporti più efficiente e **devono essere promosse**. Resta incontestata l'importanza del ruolo dei trasporti pubblici (TP), esplicitamente sottolineata da circa un terzo, al quale si contrappone circa un decimo dei partecipanti, che rimanda alla libera scelta del mezzo di trasporto. Singoli pareri chiedono di focalizzarsi ulteriormente su una mobilità rispettosa dell'ambiente e di realizzare offerte conformi allo stato attuale della tecnica.

Tra i sostenitori dell'orientamento la maggioranza ritiene che in linea di principio sia necessaria una **regolamentazione** e circa un settimo dei partecipanti di tutti gli ambienti lo ha affermato avanzando esplicite richieste. L'obiettivo è evitare che la situazione evolva in maniera incontrollata. La realizzazione concreta di tale regolamentazione scatena opinioni divergenti: circa un terzo dei pareri chiede di valutare l'emanazione di una **legge** separata **sulla mobilità multimodale** invece di adeguare la LTV affinché, per garantire la reciprocità, si adottino disposizioni valide per tutti i fornitori di mobilità.

La maggior parte dei pareri, circa tre quarti, approva il sostegno della Confederazione alla **realizzazione di infrastrutture per i dati e per la distribuzione**, destinato a limitare al minimo le difficoltà di accesso dei fornitori di mobilità al mercato digitale. Spesso si ricorda che anche nei TP i poteri pubblici hanno ordinato o finanziato tramite i fondi del TRV la realizzazione della rispettiva infrastruttura per i dati e per la distribuzione.

All'**apertura controllata dell'infrastruttura per la distribuzione nei TP** è parzialmente o totalmente favorevole una grande maggioranza dei pareri, circa tre quarti. Quasi la metà chiede che l'accesso alla distribuzione nei TP venga concesso solo se altri fornitori di mobilità (ad es. taxi, veicoli condivisi ecc.) accordano contemporaneamente l'accesso ai propri sistemi di distribuzione (per garantire la reciprocità). Singoli attori, in particolare del settore dei TP, pretendono che l'apertura si limiti ai biglietti singoli; circa un quarto dei partecipanti chiede che il progetto preveda una specie di «freno d'emergenza» per eventuali sviluppi negativi.

- Le **condizioni di accesso** (obbligo di notifica e stabile organizzazione in CH) per intermediari della mobilità terzi sono approvate da una chiara maggioranza. Un'esigua minoranza ritiene che debbano essere autorizzate anche le imprese con sede in prossimità di una frontiera. Singole voci chiedono, inoltre, un obbligo di contratto collettivo di lavoro (CCL) per fornitori e intermediari della mobilità.
- La **libertà di definizione dei prezzi** è un soggetto controverso: circa un terzo dei partecipanti si esprime chiaramente in suo favore, un altro terzo la approva ma chiede di limitarla, ad esempio, a offerte multimodali combinate, in modo che per la vendita di soli biglietti dei TP si applichi la regolamentazione dei prezzi; un altro terzo ancora la respinge soprattutto per timore che generi pressione sui prezzi dei TP.
- Una netta maggioranza è d'accordo che i TP concretizzino le disposizioni di legge nel quadro delle **normative di settore** e che queste vengano approvate dall'UFT (analogamente alle norme in altri settori). Singoli pareri esigono che per determinati temi, in particolare la protezione dei dati, le disposizioni esecutive non siano emanate dal settore dei TP bensì dall'UFT.
- Circa un terzo pretende di fissare per legge un **divieto di accordi di esclusiva** tra intermediari e fornitori di mobilità, per evitare situazioni di monopolio.



L'apertura della distribuzione nei TP è respinta o criticata da circa un quarto dei partecipanti, in primo luogo dal settore dei TP e dai Cantoni ZH e VD. La motivazione addotta è che il settore concede volontariamente l'accesso alla propria distribuzione senza che sia necessaria un'apposita legge e che un'apertura generale della distribuzione nei TP comporterebbe troppi rischi per questi ultimi. Inoltre si critica il fatto che il progetto non sia ancora maturo. Un decimo, proveniente quasi esclusivamente dal settore dei TP, ne chiede il **ritiro**.

La **CAF (ComFerr) in qualità di organo di vigilanza sul mercato** è oggetto di giudizi controversi, con risposte omogeneamente ripartite tra «sì», «in parte» e «no» alla domanda se la CAF sia in grado di svolgere la funzione di vigilanza in questo nuovo ambito. Circa la metà dei partecipanti fa anche notare che la CAF prende in carico un campo di attività completamente nuovo e quindi le risorse, le conoscenze, le competenze e la composizione di cui dispone non sono più adatte e dovrebbero essere adeguate. Per tale motivo, una parte ritiene la CAF inadatta come organo di vigilanza sul mercato e respinge parzialmente o totalmente la proposta. Singole voci chiedono che tale organo venga insediato all'UFT, che siano i tribunali civili a decidere dell'accesso e che venga presentata la delimitazione delle competenze rispetto al Sorvegliante dei prezzi e alla COMCO.

Per quanto concerne l'**elaborazione dei dati** una chiara maggioranza (ca. due terzi) approva, in linea di principio, l'equiparazione di TP e fornitori di mobilità privati e quindi l'assoggettamento di questi ultimi al diritto in materia di protezione dei dati. Singoli partecipanti alla consultazione chiedono una stima dell'impatto della protezione dei dati al fine di analizzare più nel dettaglio gli effetti di quest'adeguamento. Parti del settore dei TP non condividono la norma secondo la quale in caso di azioni sovrane e limitazione dei diritti e della libertà di persona debbano continuare a essere assoggettate al diritto sulla protezione dei dati applicabile agli organi federali e chiedono di rinunciarvi. Circa la metà dei partecipanti ritiene che gli **interessi dei viaggiatori in materia di protezione dei dati** siano sufficientemente tutelati. Tra le idee riguardo all'anonimità dei viaggi, in circa un terzo dei casi si è parlato di uno Swisspass anonimo e circa un settimo ha nominato un assortimento di base in cui si comunicano i dati personali necessari ma non vengono rilevati dati relativi ai movimenti.

In quanto all'**accessibilità all'esercizio di fornitori di mobilità al di fuori dei TP** l'obiettivo a lungo termine dell'apertura di questi sistemi di distribuzione è approvato da circa la metà dei partecipanti. Un buon terzo concorda con l'apertura ma chiede che TP e fornitori di mobilità terzi la realizzino parallelamente. Circa due terzi sono favorevoli a sancire per legge l'obbligo di apertura dei sistemi di distribuzione per altri fornitori di mobilità. Un obbligo di questo tipo viene invece respinto da circa un quarto, in quanto ritenuto un'ingerenza inammissibile nella libertà economica; in singoli casi lo si motiva con la differenza di condizioni generali tra quelle dei TP e di questi fornitori.

Per il **progetto sono pervenute ulteriori richieste**. Quasi la metà dei partecipanti richiama l'attenzione sul fatto che i rischi e gli effetti del progetto sono ancora poco chiari e dovrebbero essere approfonditi.



3. Valutazione dei pareri

La documentazione della consultazione comprendeva un questionario con 7 tematiche principali, per un totale di 21 quesiti (cfr. allegato 2).

Le domande riguardavano gli obiettivi generali, la nuova disposizione di legge sullo sviluppo della mobilità multimodale, l'accesso controllato degli intermediari della mobilità esterni ai TP alla distribuzione in questi ultimi e alla relativa infrastruttura, la prospettiva di apertura dei sistemi di distribuzione di tutti i fornitori di mobilità, le modifiche del trattamento di dati da parte delle imprese dei TP, le ripercussioni nella fase di attuazione e altre osservazioni sul progetto.

Il presente rapporto riflette l'ordine di successione e i contenuti delle domande¹. Alcuni argomenti possono pertanto ripetersi, in quanto citati più volte dai partecipanti alla consultazione o adottati in risposta a più domande.

¹ 249 destinatari della consultazione non hanno inoltrato un parere. Non tutti i 100 pareri pervenuti fanno riferimento a ogni quesito del questionario. I grafici a barre riproducono solo le risposte pervenute alle singole domande.

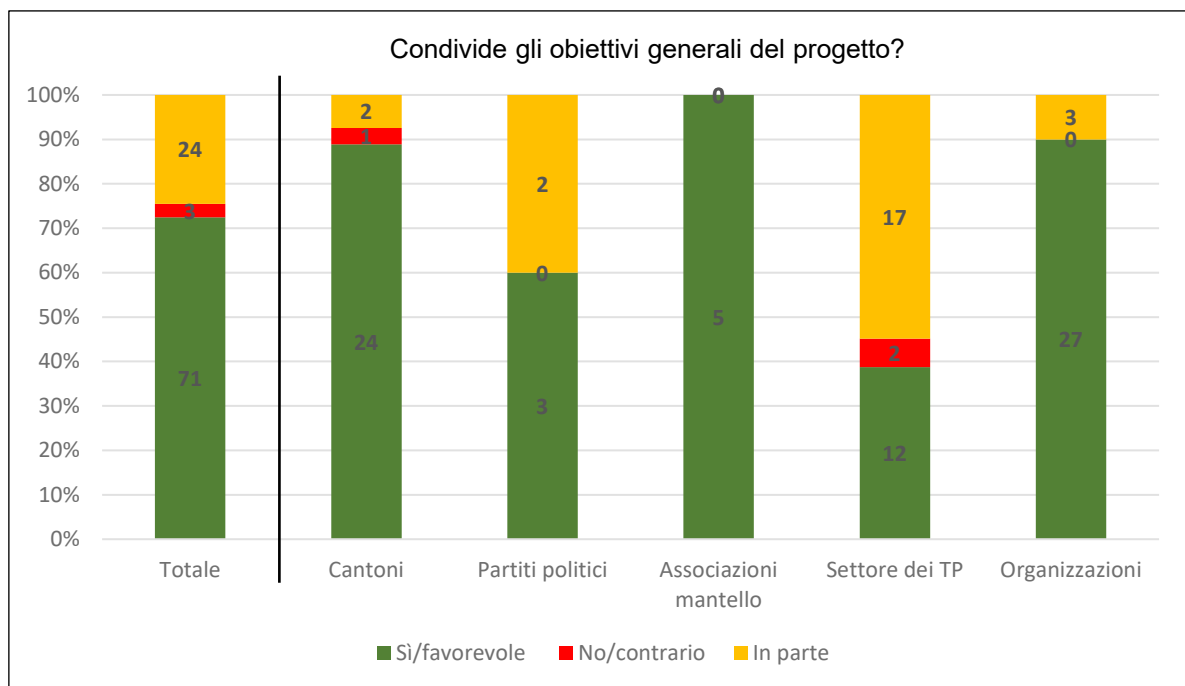


3.1. Obiettivi

Domanda 1: condivide gli obiettivi generali dell'avamprogetto?

Tenore generale dei pareri

A questa domanda sono giunte 98 risposte². Una netta maggioranza di circa tre quarti (71) approva l'obiettivo generale del progetto. 24 partecipanti sono d'accordo solo in parte poiché lamentano la mancanza di alcuni elementi (ad es. principio della reciprocità, opportunità e rischi). Una minoranza (3) esprime parere contrario al progetto, ritenendo la modifica di legge prevista né efficace né urgente e chiedendo un approfondimento della questione con il coinvolgimento di tutti gli interessati.



In dettaglio

	Si	In parte	No
Cantoni	CTP, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, BS, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, NE, JU	VD, GE	ZH
Partiti	PS, PLR, PPD	UDC, I Verdi	
Associazioni mantello	UCS, SAB, economiesuisse, USAM, USS		
Settore dei TP	ch-direct, LITRA, AutoPostale, FFS, RhB, SOB, zb, TPG, VBZ, VVL, TVDK, TransReno	UTP, TPF, SBW, SZU, TRAVYS, TransN, VBG, STI, VZO, ZSG, ct-svizzera, Libero, tnw, Onde Verte, engadin mobil, BeoAbo, A-Welle	ZVV, ZVB

² Privatim e Inclusion Handicap non si sono espressi su questa domanda.



Organizzazioni	asut, its-ch, Swisscom, SVI, ASTAG, TCS, FRC, FER, CITraP, SEV, Pro Bahn, FAIRTIQ, COMCO, Centre Patronal, Uber, MaaS Alliance, MaaS Global, HKBB, CSA, SvizzeraMobile, AgileCH, hotelleriesuisse, ASSL, IGöV Ostschweiz, USIC, VFAS, Railgate	FRS, ATA, transfair	
-----------------------	--	---------------------	--

Hanno risposto **Sì** 71 partecipanti sottolineando, in particolare, il potenziamento dell'efficienza globale dei trasporti e l'aumento dei benefici per la clientela. BE, SP, I Verdi e singole organizzazioni sono favorevoli al progetto anche per motivi di protezione dell'ambiente e di sostenibilità.

24 partecipanti approvano l'obiettivo del progetto **IN PARTE** avanzando dubbi e richieste di adeguamenti (cfr. in particolare i successivi temi principali).

L'obiettivo è stato respinto (**NO**) da soli 3 partecipanti che ritengono la modifica di legge prevista non pertinente né urgente e chiedono un approfondimento della questione con il coinvolgimento di tutti gli interessati. 10 pareri provenienti prevalentemente dal settore dei TP (ZH, ZVV, ct-svizzera, SZU, SBW, VBZ, VBG, VZO, A-Welle, Libero) richiedono il ritiro del progetto e hanno risposto al questionario con riserva, per l'eventualità di una sua adozione.

Argomentazioni principali espresse sull'obiettivo

Una netta maggioranza dei partecipanti, quasi due terzi, fa appello per considerare il principio di **reciprocità** (CTP e 24 Cantoni, i partiti PS, PPD, I Verdi, le associazioni mantello UCS e USS, 7 organizzazioni nonché una buona parte del settore dei TP). In questo contesto va tenuto conto del fatto che la nozione di reciprocità non sempre ha un'interpretazione unitaria: alcuni la ritengono il principio di godere di condizioni generali comparabili, altri intendono che tutti i fornitori di mobilità debbano rendere accessibili i propri sistemi.

Le **opportunità e i rischi** del progetto devono essere presentati in maniera più dettagliata: questo il parere di quasi la metà degli intervenuti (CTP e 16 Cantoni, PPD, USS, una buona parte del settore dei TP e altre 8 organizzazioni). Parte dei partecipanti (NE, SZ, ZH, VBG, VZO, SZU, ct-svizzera, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG) nota che gli effetti sono difficili da stimare e valutare anche e soprattutto nell'ambito della protezione dei dati. PS e UDC fanno presente che un'attuazione incontrollata della mobilità multimodale può causare un aumento del traffico e un maggior ampliamento infrastrutturale.

Da un terzo dei partecipanti (CTP e 21 Cantoni, 3 ct-svizzera e 3 organizzazioni) giunge richiesta di **divieto di accordi di esclusiva** tra intermediari e fornitori di mobilità, affinché i primi non vincolino all'esclusività i secondi e si possano quindi generare situazioni di monopolio.

Un terzo dei partecipanti (5 Cantoni, PS e i Verdi, USS, ATA e CITraP-CH e 23 attori del settore dei TP) si chiede se invece di adeguare la LTV (limitata ai TP) non sia il caso di emanare una **nuova legge sulla mobilità multimodale**, valida per tutti i fornitori di mobilità; si contrappongono loro altri soggetti (tra cui USAM, economiesuisse, asut, hotelleriesuisse) assolutamente contrari a norme generali per altri fornitori di mobilità, considerato che questi sottostanno ad altre condizioni generali.

L'integrazione dei **TP come elemento chiave** nei servizi di mobilità multimodale è ritenuta utile e necessaria da circa un terzo dei partecipanti (CTP e 10 Cantoni, PS, UCS e USS, 4 organizzazioni e 17 attori del settore dei TP). SH fa notare che i TP non possono sottrarsi alla pressione della concorrenza da parte di nuove forme di mobilità, considerato che il mondo della mobilità esterno ai TP continua a evolvere anche senza la modifica di legge. È pertanto importante che il settore si integri rapidamente e colga l'opportunità di mettere a frutto i propri vantaggi in maniera ottimale e di difendere la posizione



di mercato. La CTP scrive, in proposito, che in Svizzera è il caso di introdurre offerte multimodali solo se includono i TP. Pochi partecipanti (tra cui USAM, economiesuisse, COMCO, HKBB, hotelleriesuisse, asut come pure i rappresentanti degli interessi degli ambienti del traffico stradale) criticano il ruolo dei TP come elemento chiave nel progetto, ritenendolo un privilegio inammissibile, e rimandano alla libera scelta dei mezzi di trasporto. ASTAG e FRS ritengono che la competenza della Confederazione di sancire un rispettivo obbligo di legge sia giustificata solo per i fornitori pubblici o sovvenzionati dallo Stato. USAM, economiesuisse, asut, HKBB, VFAS rifiutano che sulle quote delle diverse forme di mobilità (ripartizione modale) si agisca mediante interventi statali.

Circa un quarto dei partecipanti (NE, UR, OW, SH, ZH, AG, AR come pure SVI e 15 attori del settore dei TP) esige che nel progetto venga inserita una specie di **«freno d'emergenza»**, per eventuali sviluppi negativi.



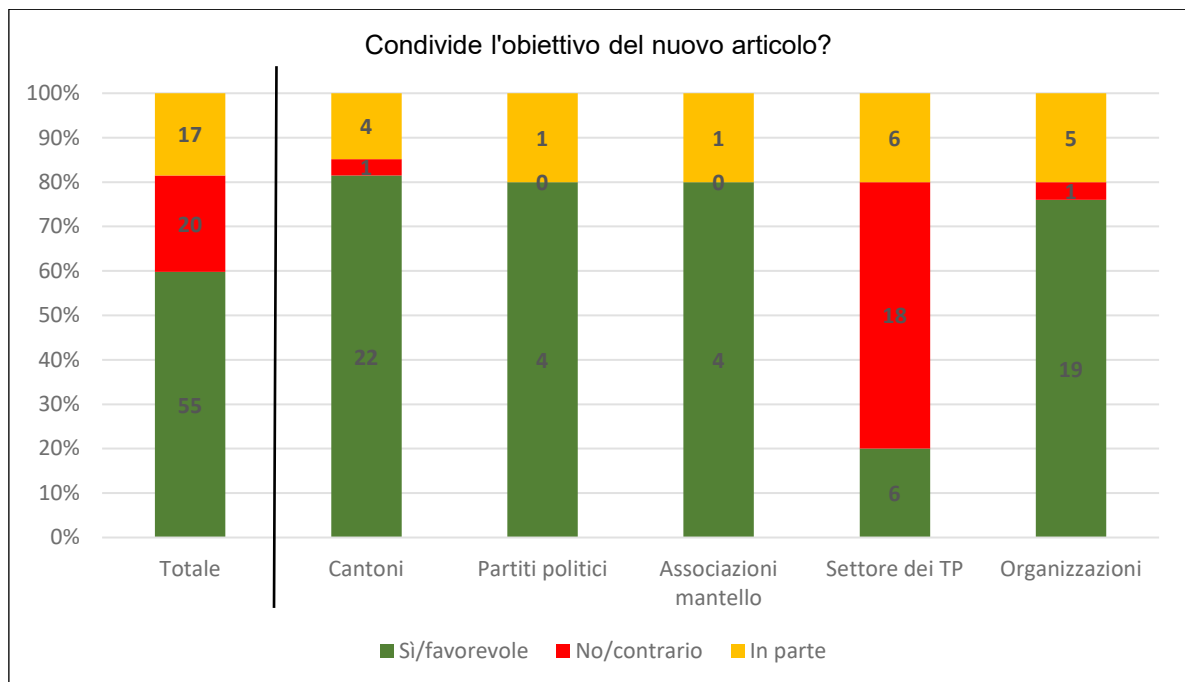
3.2. Domande sulla nuova disposizione di legge

Domanda 2: come valuta la nuova disposizione di legge per lo sviluppo della mobilità multimodale?

Domanda 2a: condivide l'obiettivo del nuovo articolo?

Tenore generale dei pareri

In merito alla domanda concernente l'obiettivo del nuovo articolo sono giunte 92 risposte. La maggioranza dei partecipanti (55) lo approva, osservando che sostiene una normativa tempestiva e un recepimento della tematica della mobilità multimodale nell'ordinamento come pure il ruolo della Confederazione come organo regolatore. Circa un quinto (17) dei partecipanti concorda in parte con l'obiettivo e pretende, in particolare, che ci si concentri maggiormente su offerte rispettose dell'ambiente e del territorio e su offerte migliori e a un prezzo accessibile nelle regioni periferiche oppure ritiene che le ripercussioni dell'avamprogetto siano troppo poco chiare. In circa un quarto (20) delle risposte l'obiettivo del nuovo articolo viene respinto, poiché la regolamentazione è considerata inutile oppure si ritiene debba essere applicata allo stesso modo a tutti i fornitori di mobilità.



In dettaglio

	Si	In parte	No
Cantoni	CTP, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, NE, JU	VD, AG, VS, GE	ZH
Partiti	PS, PLR, PPD, I Verdi	UDC	
Associazioni mantello	UCS, SAB, economiesuisse, USAM	USS	
Settore dei TP	UTP, SOB, VVL, zb, TRAVYS, Onde Verte	ch-direct, FFS, RhB, TVDK, TransN, VBZ	AutoPostale,



			ct-svizzera, LITRA, engadin mobil, ZVV, tnw, Libero, ZVB, ZSG, VZO, STI, SBW, TPG, TPF, SZU, VBG, Beo-Abo, A-Welle
Organizzazioni	Pro Bahn, FRS, TCS, asut, FAIRTIQ, CI-TraP, its-ch, SVI, ASTAG, SvizzeraMobile, COMCO, FER, CSA, AGILE.CH, hotellerie-suisse, USIC, VFAS, MaaS Global, railgate	ASSL, SEV HKBB, Swisscom, Uber	ATA

Sostiene l'obiettivo del nuovo articolo sulla mobilità multimodale e ha quindi risposto **Sì** la maggior parte dei partecipanti da tutti gli ambienti, che condivide l'opinione del Consiglio federale secondo la quale i **servizi di mobilità multimodale vanno promossi migliorando l'accessibilità ai sistemi di dati e di distribuzione**. Questi partecipanti sottolineano la rilevanza e l'attualità del fabbisogno di **regolamentazione** e approvano una normativa tempestiva e il recepimento della mobilità multimodale nell'ordinamento, come pure il ruolo della Confederazione come organo regolatore. Secondo TG, inoltre, a quest'ultima dovrebbe essere attribuita una funzione di coordinamento e di sensibilizzazione anche nel contesto dello scambio di dati. OW fa presente la necessità che la regolamentazione venga stabilita a livello federale e non dettata dal mercato libero. È inoltre fondamentale che, di rimando, la Confederazione sia responsabile della vigilanza e che allo scopo vengano messe a disposizione sufficienti risorse finanziarie e conoscenze specialistiche. SGV ed economiesuisse, hotelleriesuisse e asut rilevano che la competenza di regolamentazione della Confederazione è limitata, visto che il sostegno della mobilità multimodale è previsto solo nei casi in cui sono coinvolti i TP. PS approva l'obiettivo del nuovo articolo a condizione che le prestazioni di servizio apportino vantaggi per la politica sociale e ambientale. UCS e SVI appoggiano la prevista apertura dell'infrastruttura di distribuzione, per poter fornire quante più offerte di mobilità possibili orientate alla domanda. zb commenta che l'obiettivo riflette le esigenze della clientela.

Circa un terzo dei partecipanti (CTP e 10 Cantoni, PS, UCS e USS, 4 organizzazioni e 17 attori del settore dei TP) è favorevole a **un ruolo chiave dei TP** nell'incentivare la mobilità multimodale. A questo proposito BS e COMCO indicano che all'articolo 11a dell'avamprogetto il periodo «almeno una parte del servizio deve essere fornita da un'impresa titolare di una concessione» debba essere formulata in modo che non venga richiesta una parte di TP per ogni singolo viaggio, bensì che i TP rappresentino «almeno una parte possibile del servizio», in modo da includere anche i pacchetti di credito che combinano più mezzi di trasporto. Ciò affinché la regolamentazione nell'ambito dell'avamprogetto sia applicabile a tutte le offerte comprendenti almeno una parte di TP, anche quale mera possibilità. SEV e USS sono del parere che le imprese titolari di una concessione secondo la LTV debbano fornire una fetta maggiore delle catene di mobilità multimodale, considerato che l'obiettivo della mobilità sostenibile può essere attuato solo con i TP. Uber ha un'opinione diversa e sostiene che, a seconda della situazione, la migliore soluzione di mobilità può essere quella che esclude il TP.

Dagli ambienti dei settori economico e stradale, questa norma è **IN PARTE** criticata poiché **promuove i TP e influenza la ripartizione modale in maniera ingiustificata**. Gli stessi (COMCO, HKBB, USAM, FRS, ASSL, USIC, Uber) rimandano inoltre alla libera scelta del mezzo di trasporto. Singoli partecipanti hanno proposto ulteriori **adattamenti in altri settori**. È stata richiesta (tra gli altri da parte di VD e GE), ad esempio, una garanzia volta ad assicurare la sovranità dei poteri pubblici in quanto a gestione del traffico, utilizzo dell'infrastruttura ed effetti specifici sull'ambiente e sull'energia. TPG e HKBB chiedono l'inserimento del traffico aereo. Alcuni partecipanti denunciano l'insufficiente chiarezza delle ripercussioni (VS, BE) e l'assenza di reciprocità (AG, TransN, FFS). Le FFS caldeggiavano una procedura per tappe, come nell'UE.



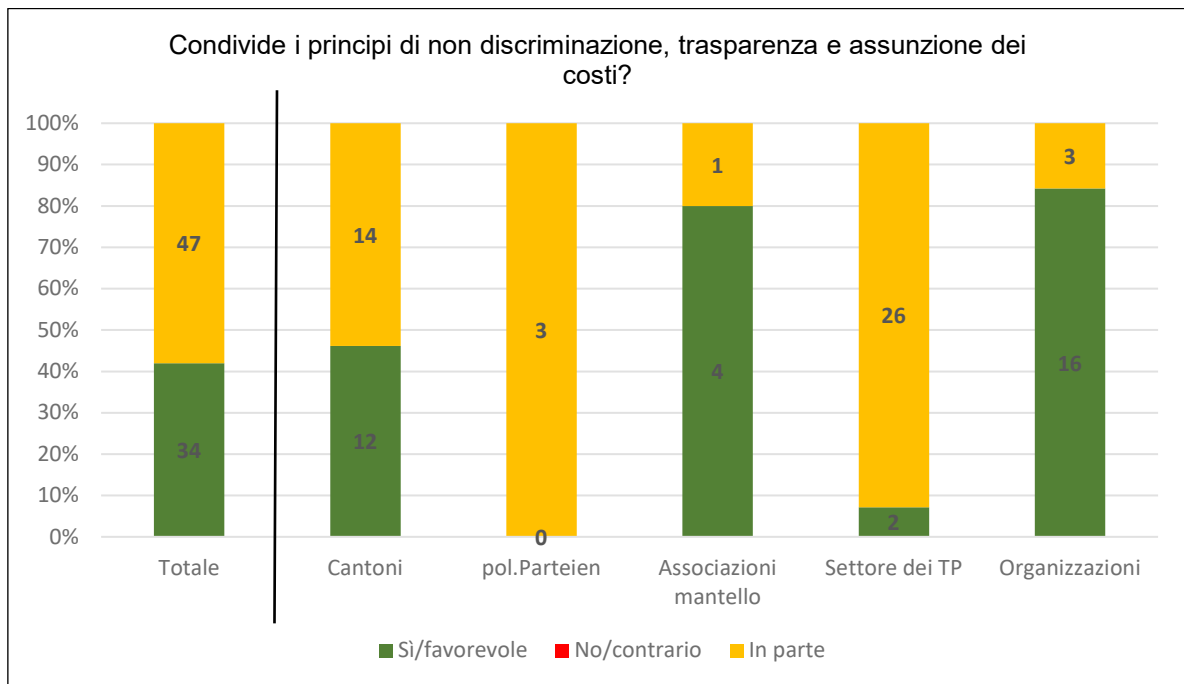
Una minoranza dei partecipanti ha risposto **NO** a questa domanda. Buona parte del settore dei TP e ZH ritengono il progetto **inutile**, considerato che i TP aprono già la propria distribuzione autonomamente mediante contratti standardizzati con terzi. Tra i no si avanza anche la richiesta che in caso di regolamentazione, questa debba essere applicabile **allo stesso modo** per tutti i fornitori di mobilità (principio di reciprocità). Il settore dei TP (AutoPostale, ch-svizzera, LITRA, engadin mobil, ZVV, tnw, Libero, ZVB, ZSG, VZO, STI, SBW, TPF, SZU VBG, BeoAbo, A-Welle) come pure ATA pretendono **l'introduzione di un'apposita legge**.



Domanda 2b: condivide i principi di non discriminazione, trasparenza e assunzione dei costi stabiliti per l'accesso ai dati e alla distribuzione?

Tenore generale dei pareri

A questa domanda sono giunte 81 risposte. Tutti i partecipanti, nessuno escluso, approvano i tre principi di non discriminazione, trasparenza e assunzione dei costi per l'accesso ai dati e alla distribuzione. Una maggioranza (47, cfr. le risposte «in parte») chiede tuttavia che venga aggiunto il principio di reciprocità.



In dettaglio

	Si	In parte	No
Cantoni	CTP, LU, UR, SZ, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, SG, GR	ZH, SH, AG, VD, VS, GE, BE, NE, AR, TI, OW, JU, TG, GL	
Partiti		PS, I Verdi, PPD	
Associazioni mantello	UCS, SAB, economiesuisse, USAM	USS	
Settore dei TP	SOB, VVL	ch-direct, LITRA, UTP, ct-svizzera, AutoPostale, FFS, RhB, engadin mobil, TVDK, SBW, SZU, TPG, TRAVYS, TransN, VBG, VBZ, STI, VZO, ZSG, Onde Verte, Libero, A-Welle, BeoAbo, tnw, ZVV, zb	
Organizzazioni	SEV, ASTAG, FRS, TCS, asut, CITraP, FAIRTIQ, its-ch, SVI, CSA, COMCO, AGILE.CH, hoteleriesuisse, USIC, VFAS, MaaS Global	ATA, IGöV Ostschweiz, Pro Bahn	



Una larga minoranza (34 partecipanti) ha risposto **Sì** senza riserve. Non è pervenuto alcun **NO**. Tutti i partecipanti concordano con i principi di non discriminazione, trasparenza e assunzione dei costi. Coloro che hanno risposto **IN PARTE**, ovvero la maggioranza, chiedono che venga aggiunto quello di **reciprocità** (cfr. le osservazioni ai cap. 3.1 e 3.3).

Per quanto concerne il **principio di assunzione dei costi** vengono contestate solo singole osservazioni del rapporto esplicativo del Consiglio federale: si chiede, ad esempio, che il contributo contenga anche almeno una parte dei costi di investimento e sviluppo (ad es. VD, GE e SEV), affinché le imprese dei TP non siano le uniche a doverne fare carico. La proposta del Consiglio federale trova invece esplicito appoggio da singole voci (economiesuisse, COMCO, hotelleriesuisse, asut), secondo le quali dovrebbero essere computabili solo i costi d'esercizio presentati in maniera trasparente e senza margine di guadagno. La COMCO evidenzia il potenziale di abuso nel caso in cui l'indennizzo venga calcolato in funzione del numero e dell'estensione degli accessi o di biglietti venduti. Potenziale ancora più ampio sui mercati digitali, che presentano effetti di rete diretti e indiretti, gli ultimi dei quali aumentano gli abusi di esclusione e di penalizzazione. COMCO e MaaS Global chiedono che l'indennizzo non generi alcuna discriminazione per gli utenti. Altri (ad es. TCS, FRS, ASTAG, FAIRTIQ) fanno notare che rinunciando a un margine di guadagno si deve rinunciare anche a una partecipazione ai costi.

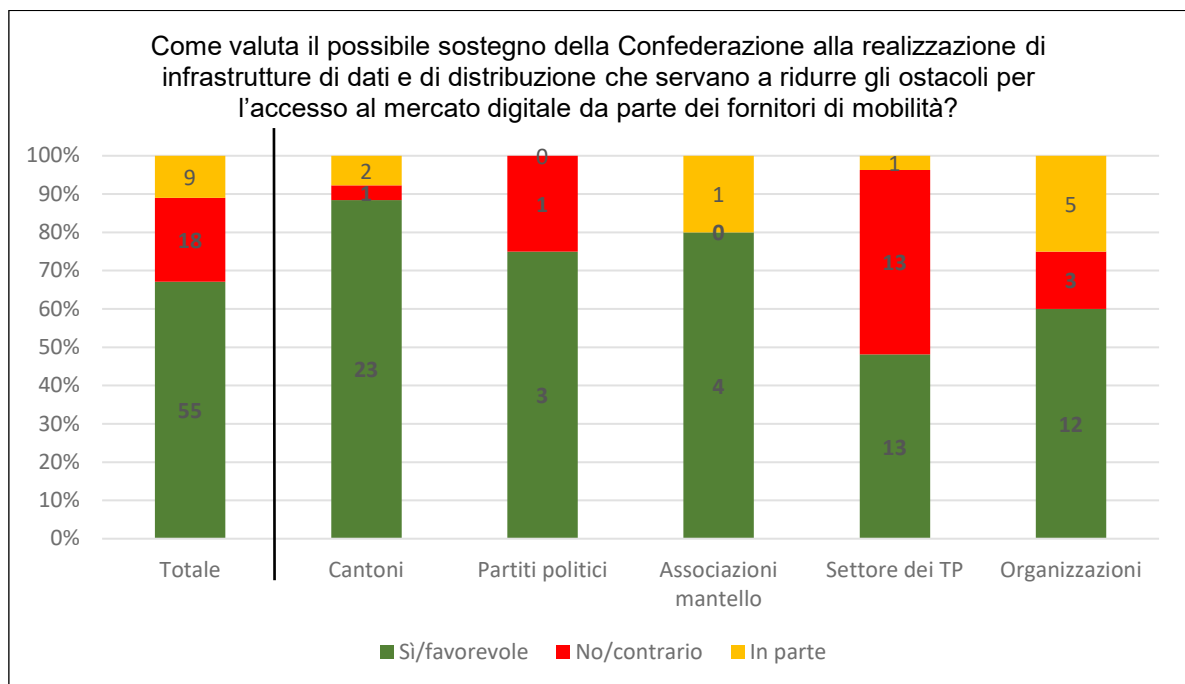
In quanto al **principio di non discriminazione** singole voci (AGILE.CH) richiamano l'attenzione sulle prescrizioni della legge sui disabili e della Convenzione sui diritti delle persone con disabilità (CDPD) dell'ONU circa l'accessibilità senza barriere delle offerte di mobilità.



Domanda 2c: come valuta il possibile sostegno della Confederazione alla realizzazione di infrastrutture di dati e di distribuzione che servano a ridurre gli ostacoli per l'accesso al mercato digitale da parte dei fornitori di mobilità?

Tenore generale dei pareri

A questa domanda hanno risposto 82 partecipanti. Una netta maggioranza (55) approva il sostegno della Confederazione alla realizzazione di infrastrutture per i dati e per la distribuzione, che viene invece respinto in parte (9) o del tutto (18) per ragioni di diversa natura: il settore dei TP e ZH temono svantaggi per i TP, mentre le cerchie dell'economia ritengono che la Confederazione non dovrebbe intervenire per motivi di libertà di mercato.



In dettaglio

	Si	In parte	No
Cantoni	CTP, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, GE, JU	BE, VS	ZH
Partiti	PS, PPD, I Verdi		UDC
Associazioni mantello	UCS, SAB, USAM, USS	economiesuisse	
Settore dei TP	ch-direct, UTP, AutoPostale, FFS, RhB, SOB, zb, VVL, TVDK, TPG, TRAVYS, TransN, Onde Verte	SZU	LITRA, ct-svizzera, engadin mobil, VBG, STI, VZO, ZSG, SBW, A-Welle, BeoAbo, tnw, ZVV, Libero
Organizzazioni	SEV, Pro Bahn, FRS, ATA, CITraP, its-ch, SVI, CSA, SvizzeraMobile, COMCO, AGILE.CH, MassGlobal	ASTAG, asut, hotelleriesuisse, USIC, VFAS	FAIRTIQ, TCS, Centre Patronal



Ha risposto **Sì** una chiara maggioranza, approvando **il sostegno della Confederazione alla realizzazione di infrastrutture per i dati e per la distribuzione** volto a realizzare l'obiettivo di promovimento delle offerte multimodali. Spesso il consenso era corredato da un rimando all'aiuto pubblico per le piattaforme IT già esistenti (swiss open data, Nova), di cui il sostegno a rispettive piattaforme di altri fornitori di mobilità, in genere più piccoli, è ritenuta l'evoluzione logica e utile di quest'impegno federale. UCS sottolinea che si tratta di importanti infrastrutture digitali. Singole voci (CTP, SO, LU, FR, OW, NW, ZG, SG) fanno anche esplicito riferimento ai programmi di misure del Consiglio federale sui dati e sulla distribuzione di terzi. La COMCO chiede che la Confederazione sostenga infrastrutture per i dati e per la distribuzione secondo prescrizioni paritarie, trasparenti e non discriminatorie e che il capoverso 3 dell'articolo 11a dell'avamprogetto venga formulato in questo senso. Una piccola minoranza dei sostenitori (tra cui CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, TI, SH, SZ come pure FFS, VVL, economie-suisse, SEV, SVI, hotelleriesuisse e asut) propone di ampliare la piattaforma Nova ad altri fornitori. Altri (NE, its-ch) sono di parere opposto, poiché temono un dominio potenziato dei TP.

La risposta di alcuni partecipanti è **IN PARTE** (9) o assolutamente **NO** (18) al sostegno, e ciò per motivi di diversa natura. Parte dei TP (SBW, VZO, SZU, ct-svizzera, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG) e ZH lo respingono poiché **temono svantaggi per i TP**, considerato che la promozione di terzi genera concorrenza sul mercato dei trasporti. Altri, in particolare attori del mondo economico e rappresentanti degli interessi del settore stradale (tra questi ASTAG, FRS, TCS, FAIRTIQ, VFAS), ritengono che la realizzazione delle infrastrutture in questione debba essere **lasciata al meccanismo di mercato** e che la Confederazione non debba intervenire. BE non è sicuro che il sostegno risponda a un effettivo interesse, considerato che il settore dei fornitori di mobilità esterni è molto dispersivo e la mancanza di persone di riferimento lo rende difficilmente delimitabile.

Una minoranza si esprime esplicitamente sul **ruolo della Confederazione** ovvero sulla **portata del sostegno**, con opinioni diametralmente divergenti. Se alcuni (UR, OW, AG, TG, SEV, its-ch) attribuirebbero alla Confederazione un ruolo forte, altri lo respingono (PPD, ACS, parti del settore dei TP nonché RhB, LITRA), in particolare anche sottolineando che non si devono ostacolare le innovazioni e le nuove offerte di mobilità nel settore dei TP. Taluni partecipanti (NE, VBZ, RhB, TVDK, its-ch) esigono che sia la Confederazione stessa a realizzare l'infrastruttura oppure chiedono contributi finanziari da esigui a ingenti nonché (CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, AGILE.CH, MaaS Global) direttive sui dati e sul loro utilizzo oppure su standard e interfacce. Anche in questo caso vi sono partecipanti (PS, Pro Bahn) che approvano il sostegno solo a condizione che ne risultino vantaggi dal punto di vista della politica sociale e ambientale. NE ritiene importante incentivare le start up. Singole voci (economie-suisse, SVI, hotelleriesuisse, asut) appoggiano la posizione secondo cui i dati rilevati nell'ambito dell'attività pubblica dovrebbero, in linea di principio, essere messi a disposizione di tutti.

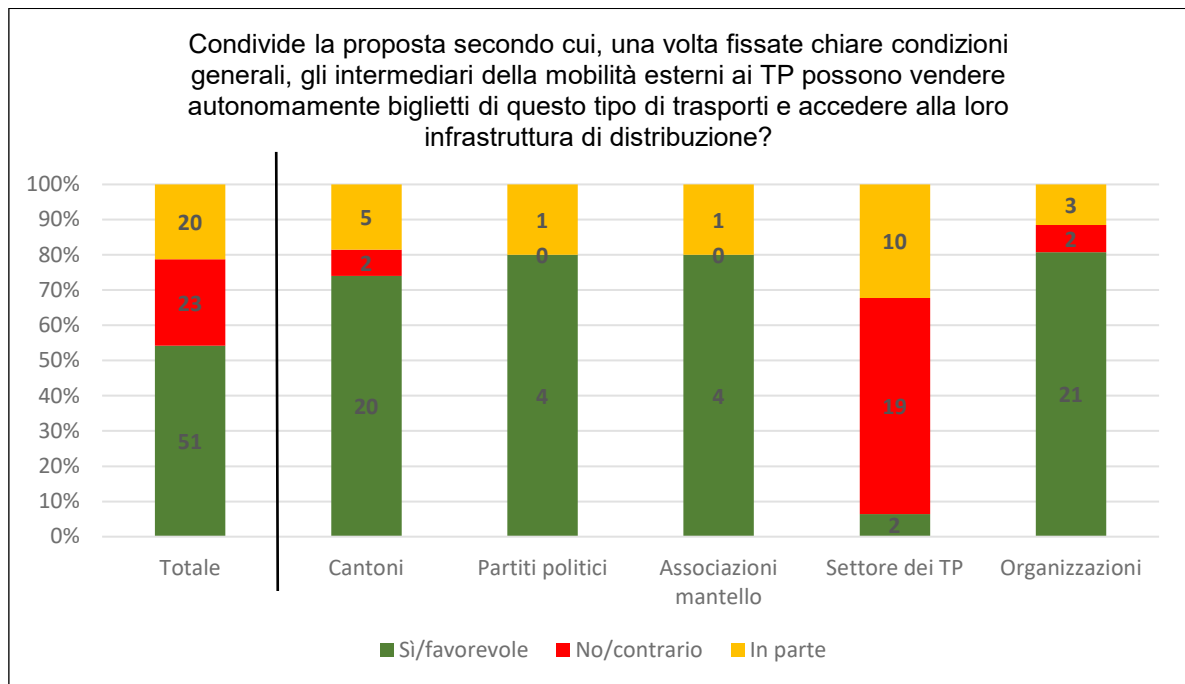


3.3. Domande su un accesso controllato alla distribuzione nei TP

Domanda 3: condivide la proposta secondo cui, una volta fissate chiare condizioni generali, gli intermediari della mobilità esterni ai TP possono vendere autonomamente biglietti di questo tipo di trasporti e accedere alla loro infrastruttura di distribuzione?

Tenore generale dei pareri

Riguardo a questa domanda sono giunti 94 pareri. Una maggioranza (51) è pienamente d'accordo con l'apertura della distribuzione nei TP e della relativa infrastruttura, un quarto (20) lo è in parte. Due terzi dei partecipanti si dichiarano favorevoli alla reciprocità, ovvero a che tutti i fornitori di mobilità rendano accessibile la propria distribuzione. Un terzo chiede che siano proibiti accordi di esclusiva tra intermediari e fornitori di mobilità, in modo da evitare situazioni di monopolio. Un quarto (23) è contrario all'apertura prevista, non ritenendo necessario prescriverla per legge o temendo conseguenze negative per i TP.



In dettaglio

	Sì	In parte	No
Cantoni	CTP, BE, LU, UR, GL, SZ, SH, OW, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, AR, SG, GR, AG, TG, TI,	AI, GE, VS, NE, JU	VD, ZH
Partiti	PPD, PLR, PS, UDC	I Verdi	
Associazioni mantello	UCS, SAB, economiesuisse, USAM	USS	



Settore dei TP	LITRA, VVL	UTP, ch-direct, SOB, AutoPostale, RhB, TransN, Onde Verte, TRAVYS, TVDK, TransReno	FFS, ct-svizzera, TPG, VBZ, Libero, ZSG, ZVV, SBW, SZU, VBG, STI, VZO, A-Welle, BeoAbo, tnw, engadin mobil, zb, TPF, ZVB
Organizzazioni	Pro Bahn, SVI, its-ch, ASTAG, FRS, TCS, Uber, asut, FAIRTIQ, HKBB, Swisscom, COMCO, Centre Patronal, AGILE.CH, hotelleriesuisse, ASSL, USIC, MaaS Global, VFAS, CITraP, CSA	SEV, ATA, Railgate	FRC, transfair

Una maggioranza ha risposto **Sì** (51) o **IN PARTE** (20) alla domanda se si condivide l'apertura della distribuzione nei TP e della relativa infrastruttura. L'approvazione viene spesso motivata con il fatto che **l'infrastruttura di distribuzione NOVA è stata realizzata nel quadro di un compito affidato dalle autorità e con finanziamenti pubblici** (USAM). PS e Pro Bahn sottolineano la necessità di stabilire condizioni generali chiare e che la sovranità tariffale delle imprese dei TP non deve essere intaccata.

Due terzi (CTP e 24 Cantoni, PS, PPD e I Verdi, UCS e USS, 7 organizzazioni e gran parte del settore dei TP) chiedono che sia garantita la **reciprocità**, ovvero l'accessibilità della distribuzione di tutti i fornitori di mobilità. Singoli partecipanti (ASTAG, FRS) esigono la reciprocità qualora i fornitori intendano vendere anche biglietti dei TP nell'ambito di offerte multimodali o siano sovvenzionati dall'ente pubblico.

Da un terzo (CTP e 21 Cantoni, 3 ct-svizzere e 3 organizzazioni) giunge richiesta di **divieto di accordi di esclusiva** tra intermediari e fornitori di mobilità, affinché i primi non vincolino all'esclusività i secondi e si possano quindi generare situazioni di monopolio.

Alcuni pretendono **restrizioni** nella vendita di biglietti dei TP da parte di intermediari della mobilità esterni a questo settore, quali la limitazione a titoli di trasporto singoli o a un assortimento ridotto (BE, UTP, ch-direct, AutoPostale, RhB, TRAVYS, Onde Verte), la garanzia di un servizio all'utenza o dopo vendita completo (PPD, AutoPostale, LITRA), la conclusione di un CCL (I Verdi, USS, SEV) o l'auto-rizzazione per i soli intermediari senza scopo di lucro (USS, SEV). Secondo GE l'accesso deve essere riservato ai fornitori di mobilità e precluso agli intermediari.

Il **NO**, ossia il parere contrario di un quarto dei partecipanti, viene motivato nella maggior parte dei casi (zb, TPG, FFS) argomentando che **un'apertura della distribuzione nei TP per legge non è necessaria**, poiché il settore dei TP prevede già contratti standardizzati attraverso cui concede autonomamente l'accesso a terzi, e/o perché implica una situazione di concorrenza ovvero **conseguenze negative per i TP** e per l'intero sistema, tra le altre cose perché l'offerta in questo settore è coordinata con gli obiettivi delle politiche cantonali in materia di trasporti, insediamenti e sviluppo territoriale ovvero con il servizio universale. Si temono costi aggiuntivi per i committenti e i proprietari delle imprese di trasporto e ripercussioni negative per il personale. VD esige che la vendita di offerte multimodali contenenti quote di TP sia riservata alle imprese di questi ultimi.

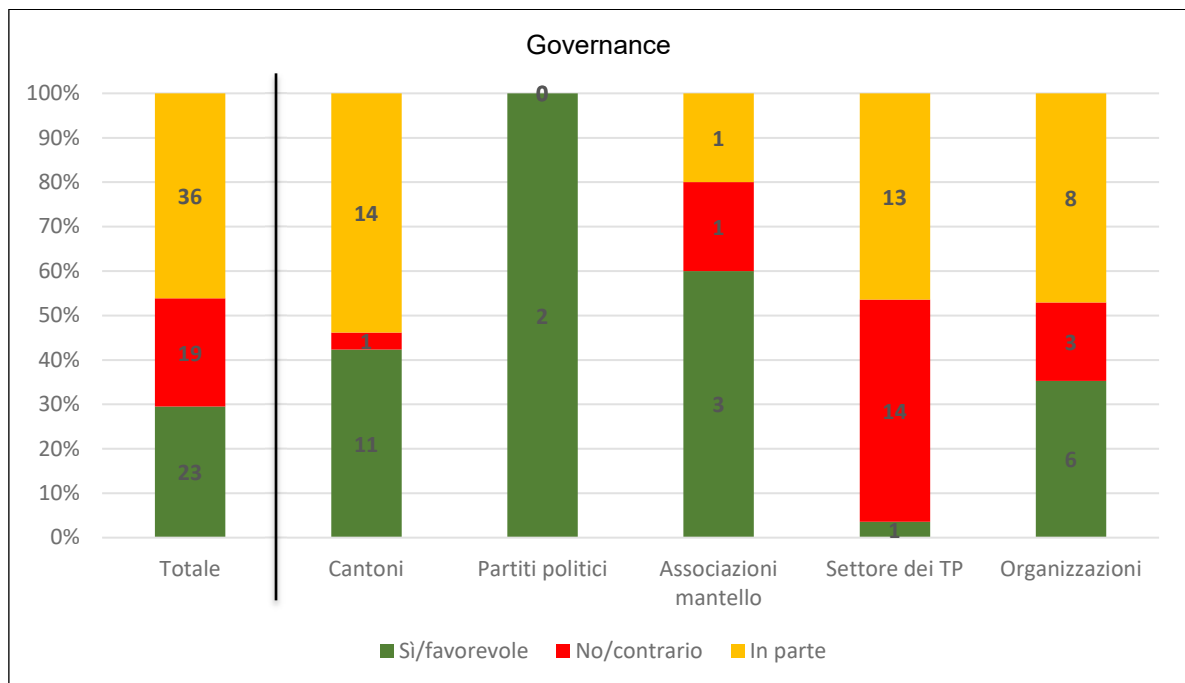


3.3.1. Condizioni generali

Domanda 3.1a): ritiene che la governance (Chi disciplina qualcosa in un determinato processo? Chi ne garantisce l'applicazione?) sia un meccanismo adeguato per definire l'accesso al mercato della distribuzione nei TP?

Tenore generale dei pareri

In merito alla domanda sulla governance sono pervenuti 78 pareri. Quasi la metà dei partecipanti (36) giudica solo in parte adeguate le modalità di governance previste. La critica riguarda nella maggior parte dei casi la disciplina della vigilanza sul mercato (cfr. domanda 3.1c). Un terzo (23) approva la struttura di base proposta per la governance. Un quarto (19) la respinge, in particolare perché ritiene che le ripercussioni non siano illustrate in modo sufficientemente chiaro.



In dettaglio

	Si	In parte	No
Cantoni	BE, GL, BS, BL, AR, TG, AG, SH, OW, VS, JU	CTP, VD, GE, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, NE, TI, UR, GR, SO	ZH
Partiti	PPD, PS		
Associazioni mantello	UCS, SAB, USAM	USS	economiesuisse
Settore dei TP	SOB	UTP, LITRA, ch-direct, AutoPostale, RhB, FFS, TransN, zb, Onde Verte, VVL, TVDK, TRAVYS, TPG	ct-svizzera, Libero, tnw, ZVV, VBZ, engadin mobil, SBW, SZU, VBG, STI, VZO, ZSG, A-Welle, BeoAbo



Organizzazioni	Pro Bahn, CITraP, its-ch, SVI, CSA, COMCO	SEV, ASTAG, FRS, TCS, ATA, IGöV Ostschweiz, VFAS, MaaS Global	asut, hotelleriesuisse, USIC
-----------------------	---	---	------------------------------

Sì: i favorevoli **concordano sulla struttura di base prevista per la governance**, con le condizioni generali sancite nella legge, la precisazione nelle normative di settore, l'approvazione da parte dell'UFT e la commissione decisionale indipendente per la vigilanza sul mercato. L'USAM sottolinea che gli intermediari della mobilità privati non devono risultare discriminati dalla governance.

Le voci contrarie (**NO** o **IN PARTE**) alla governance proposta si riferiscono nella maggior parte dei casi alla **disciplina della vigilanza sul mercato**, ponendo in discussione ruolo, competenza e composizione della ComFerr (ex CAF) (cfr. risposte alla domanda 3.1c). Le altre disposizioni sulla governance, in particolare anche la precisazione delle condizioni generali legislative nelle normative di settore con approvazione da parte dell'UFT, sono invece di base condivise (cfr. risultati della domanda 3.1b).

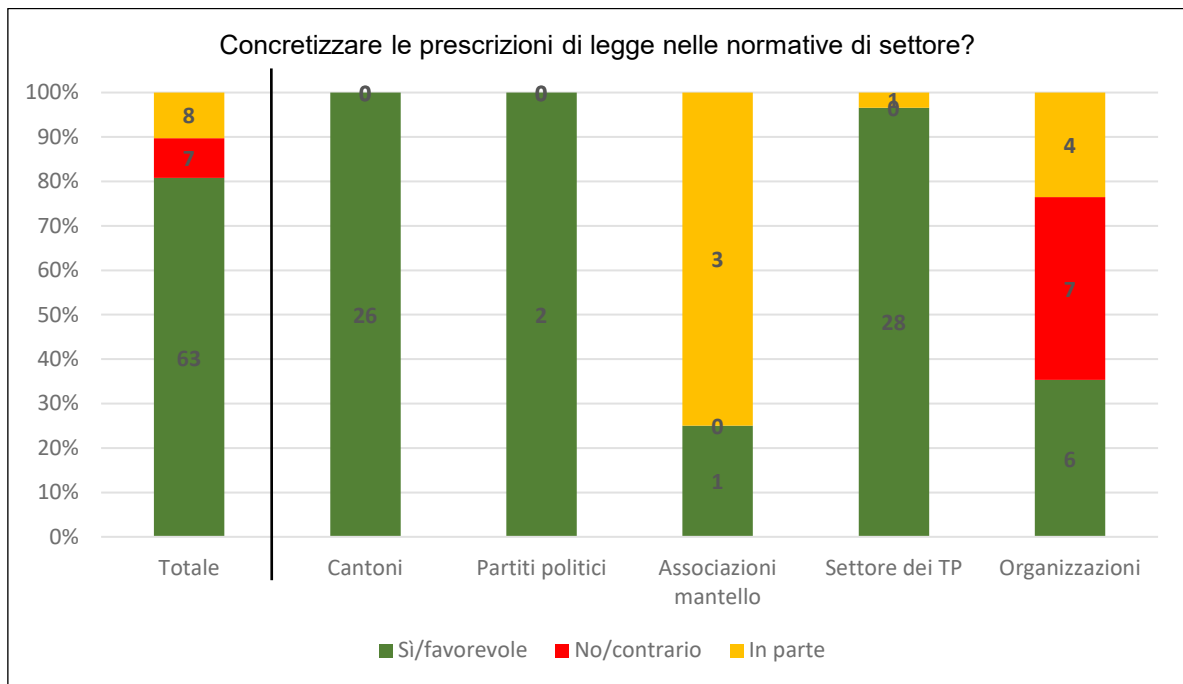
Secondo alcuni partecipanti (CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, VD) le ripercussioni per l'ente pubblico non sono state accertate in modo chiaro e sufficiente, in particolare a livello di dati o di ambiti (proprietari, pianificazione dei trasporti, gestione del traffico, committenti, finanziatori). Altri (UR, OW, NE, USAM) chiedono di completare le competenze del Sorvegliante dei prezzi e della Commissione della concorrenza o le disposizioni in materia di diritto del lavoro e di assicurazioni sociali. I Cantoni ZH e AG e una parte del settore dei TP non ritengono adeguata la governance presentata, poiché riguarda soltanto i TP, e propongono una regolamentazione esauriente in un atto normativo diverso dalla LTV. Per l'ATA la governance prevista è adeguata unicamente se viene rispettato il principio della reciprocità.



Domanda 3.1b): ritiene che sia efficace lasciare principalmente al settore dei TP il compito di concretizzare le prescrizioni di legge?

Tenore generale dei pareri

Sono state 78 le risposte a questa domanda. La gran maggioranza (63) condivide in larga parte che le prescrizioni di legge siano concretizzate in normative di settore, purché siano previamente approvate dall'UFT. I contrari (7 NO e 8 IN PARTE) criticano soprattutto il fatto che l'emanazione avvenga a cura del solo settore dei TP.



In dettaglio

	Si	In parte	No
Cantoni	CTP, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, ZH		
Partiti	PS, PPD		
Associazioni mantello	UCS	economiesuisse, USAM, USS	
Settore dei TP	UTP, ch-direct, LITRA, ct-svizzera, AutoPostale, RhB, FFS, SOB, TransN, VBZ, zb, Onde Verte, Libero, tnw, ZVV, VVL, engadin mobil, TVDK, TRAVYS, SZU, STI, ZSG, A-Welle, SBW, VBG, VZO, ZVB, BeoAbo	TPG	
Organizzazioni	Pro Bahn, SVI, ATA, CITraP, CSA, IGöV Ostschweiz	asut, SEV, USIC, hotelleriesuisse	its-ch, FRS, ASTAG, COMCO, TCS, VFAS, MaaS Global



Sì: fatta salva la previa approvazione da parte dell'UFT, la gran maggioranza è ampiamente a favore del **modello** secondo cui le disposizioni di legge saranno precisate in normative settoriali. La CTP, i Cantoni SO, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, AG e alcuni partecipanti del settore dei TP segnalano che quest'ultimo sta costituendo i necessari organi decisionali ed esecutivi (Alliance Swisspass).

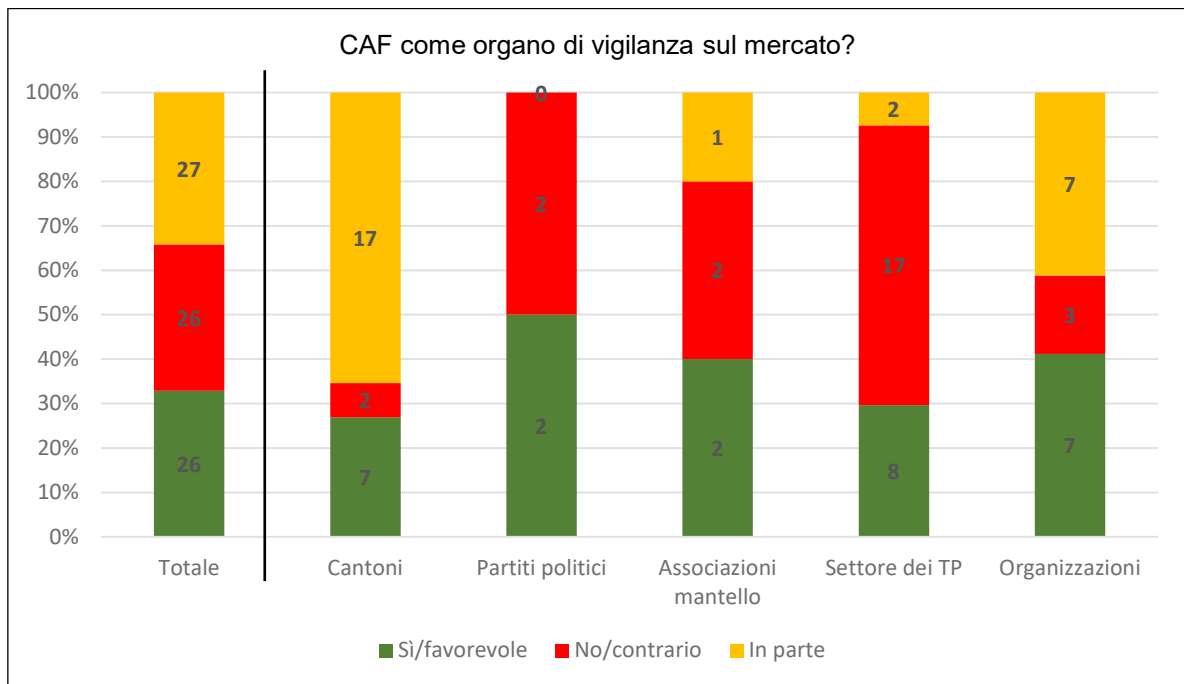
I contrari (**IN PARTE** e **NO**) spesso non concordano sul fatto che le normative settoriali siano emanate soltanto dal settore dei TP e chiedono (economiesuisse, its-ch, ASTAG, FRS, TCS, MaaS Global, USIC, hotelleriesuisse, asut) il **coinvolgimento di terzi e dell'UFT**. Secondo alcuni (ACS, economiesuisse, COMCO, hotelleriesuisse, asut) la concretizzazione in normative di settore implica il rischio che si stabiliscano accordi di cartello e condizioni di accesso proibitive. La COMCO sottolinea l'**applicabilità del diritto sui cartelli**, in base al quale può dichiarare inammissibili e vietare normative di settore approvate dall'UFT; a suo parere, un'esclusione dell'applicabilità della rispettiva legge va prevista nella LTV in modo esplicito e specifico. Altri partecipanti esigono che sia **disciplinato in maniera differenziata sul piano tematico** quel che può essere emanato dal settore e quello che, per motivi di trasparenza e obiettività (in particolare protezione e uso dei dati), deve esserlo dall'UFT o sotto la sua regia ovvero stabilito nell'ordinanza (USS, SEV). TPG auspica espressamente che alla regolamentazione provveda l'UTP anziché ch-direct, ritenuta non neutrale in quanto le tre imprese FFS, ZVV e AutoPostale vi esercitano una funzione dominante.



Domanda 3.1c): ritiene che la CAF (in futuro ComFerr) sia un organo idoneo di vigilanza sul mercato?

Tenore generale dei pareri

A questa domanda hanno risposto 79 partecipanti. La ComFerr (ex CAF) in qualità di organo di vigilanza sul mercato è oggetto di giudizi controversi: se un terzo (26) è favorevole ad attribuirle il compito di vigilare sul mercato della distribuzione dei servizi di mobilità multimodale, gli altri sono contrari (27 IN PARTE e 26 NO) considerandola inadatta a questo ruolo.



In dettaglio

	Si	In parte	No
Cantoni	BE, BS, BL, AR, JU, SH, VS,	CTP, GL, VD, ZH, AG, UR, OW, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, NE, TI, GR, SO	TG, GE
Partiti	PS, PPD		PLR, UDC
Associazioni mantello	UCS, SAB	economiesuisse	USAM, USS
Settore dei TP	UTP, ch-direct, RhB, SOB, TransN, Onde Verte, TVDK, TRAVYS	VBZ, VVL,	LITRA, ct-svizzera, AutoPostale, FFS, TPG, zb, Libero, ZVV, engadin mobil, SBW, SZU, VBG, STI, VZO, ZSG, A-Welle, BeoAbo
Organizzazioni	Pro Bahn, SVI, CITraP, itsch, CSA, ATA, COMCO	asut, ASTAG, FRS, TCS, hotelleriesuisse, USIC, VFAS	SEV, Centre Patronal, transfair



Una maggioranza dei partecipanti approva di massima il proposito di affidare la vigilanza sul mercato a una **commissione decisionale indipendente**. La scelta della ComFerr risulta tuttavia controversa.

Alla luce dei nessi tematici esistenti, i favorevoli (**Si**) ritengono opportuno **estendere** la sfera di competenza della ComFerr, già attiva in ambito ferroviario. La COMCO segnala che le proprie competenze, parallele a quelle della ComFerr, le consentono di applicare la legge sui cartelli a fattispecie riguardanti l'accesso al mercato della distribuzione nei TP e concernenti le condizioni di accesso e di utilizzo, a prescindere dalle decisioni della ComFerr.

Oltre un terzo dei partecipanti (CTP e 21 Cantoni, PLR e UDC, USAM, economiesuisse e USS, LITRA e VVL e altre 6 organizzazioni) sottolinea che finora la ComFerr si è occupata in primo luogo di accesso alla rete ferroviaria e che la distribuzione costituirebbe un nuovo campo di attività per il quale **IN PARTE** si chiede o si afferma che bisogna **adeguare le strutture e le competenze**.

I contrari (**NO**) ritengono che la **ComFerr non sia idonea** ad esercitare la vigilanza sul mercato della distribuzione **o lo sia solo parzialmente**, ovvero che questa funzione debba essere affidata a un altro organo indipendente. Alcuni (UDC, USS, SEV, economiesuisse, hotelleriesuisse, asut) chiedono di incaricare l'UFT o un comitato paritetico. Secondo l'USAM, la ComFerr non è un organo idoneo poiché prevalgono le competenze del Sorvegliante dei prezzi e della COMCO. Altri (FFS, LITRA, AutoPostale) preferirebbero che le controversie sull'accesso concreto fossero decise dai tribunali civili.

Per TPG e its-ch la denominazione ComFerr è impropria o inadeguata e la prima propone di chiamare l'organo ComMobil.

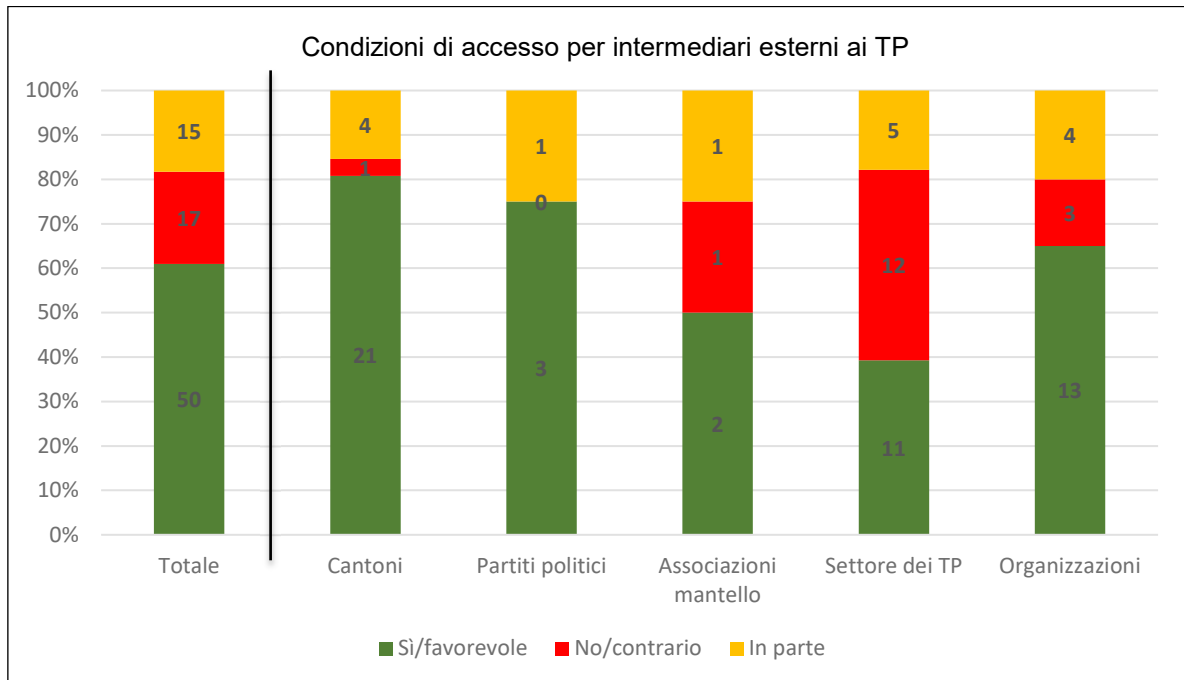


3.3.2. Accesso alla distribuzione / all'infrastruttura di distribuzione nei TP

Domanda 3.2a): ritiene che siano adeguate le condizioni di accesso (obbligo di notifica e stabile organizzazione in CH) per la vendita di biglietti dei TP?

Tenore generale dei pareri

In merito alla domanda sulle condizioni di accesso sono pervenuti 82 pareri. Secondo la gran maggioranza (50) le condizioni di accesso sono adeguate. Un quinto (15) chiede delle integrazioni, ad esempio disposizioni a favore di imprese estere che operano in prossimità del confine o l'obbligo di concludere un CCL. Una minoranza (17, ossia un quarto ca.) respinge i requisiti proposti per l'accesso, ritenendo, in particolare, che siano insufficienti e inefficaci o che comporterebbero un drenaggio di fondi nel sistema dei TP che non sarebbero reinvestiti.



In dettaglio

	Si	In parte	No
Cantoni	CTP, BE, GL, BS, AR, TG, JU, UR, SH, OW, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, VS, NE, TI, GR, SO	BL, VD, GE, AG	ZH
Partiti	PS, PPD, UDC	I Verdi	
Associazioni mantello	UCS, USAM	USS	economiesuisse
Settore dei TP	UTP, LITRA, ch-direct, AutoPostale, RhB, SOB, zb, Onde Verte, VVL, TVDK, TRAVYS	FFS, TPG, TransN, VBZ, SZU	ct-svizzera, Libero, ZVV, engadin mobil, SBW, VBG, STI, VZO, ZSG, A-Welle, BeoAbo, tnw
Organizzazioni	its-ch, Pro Bahn, ASTAG, FRS, TCS, ATA, FER, CITraP, SVI, CSA, COMCO, VFAS, MaaS Global	SEV, Uber, HKBB, transfair	asut,USIC, hotelleriesuisse



Sì: una netta maggioranza da tutti gli ambienti approva in larga misura le condizioni di accesso previste per la vendita di biglietti dei TP, considerandole generalmente **equie, adeguate ed efficaci**. Si sottolinea la trasparenza offerta dall'obbligo di notifica e la buona vigilanza garantita da quello di avere una stabile organizzazione in Svizzera, nonché la possibilità di far rispettare la normativa anche alle imprese estere e di applicarla alle controversie.

IN PARTE vengono proposte delle **integrazioni**. Secondo alcuni (CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, AG, BL, VVL, HKBB) occorre prevedere deroghe all'obbligo della stabile organizzazione a favore delle imprese estere attive in vicinanza della frontiera che adempiono tutte le condizioni di accesso. Altri (VD, I Verdi, USS, SEV) raccomandano l'introduzione dell'obbligo di concludere un CCL, in modo da garantire condizioni di lavoro eque e standard di sicurezza sufficienti. Altri ancora (USS, VBZ, TPG, SEV) chiedono prescrizioni per la protezione dei dati personali e il divieto di utilizzo dei dati per scopi commerciali o direttive sul drenaggio degli utili o sulla qualità del servizio.

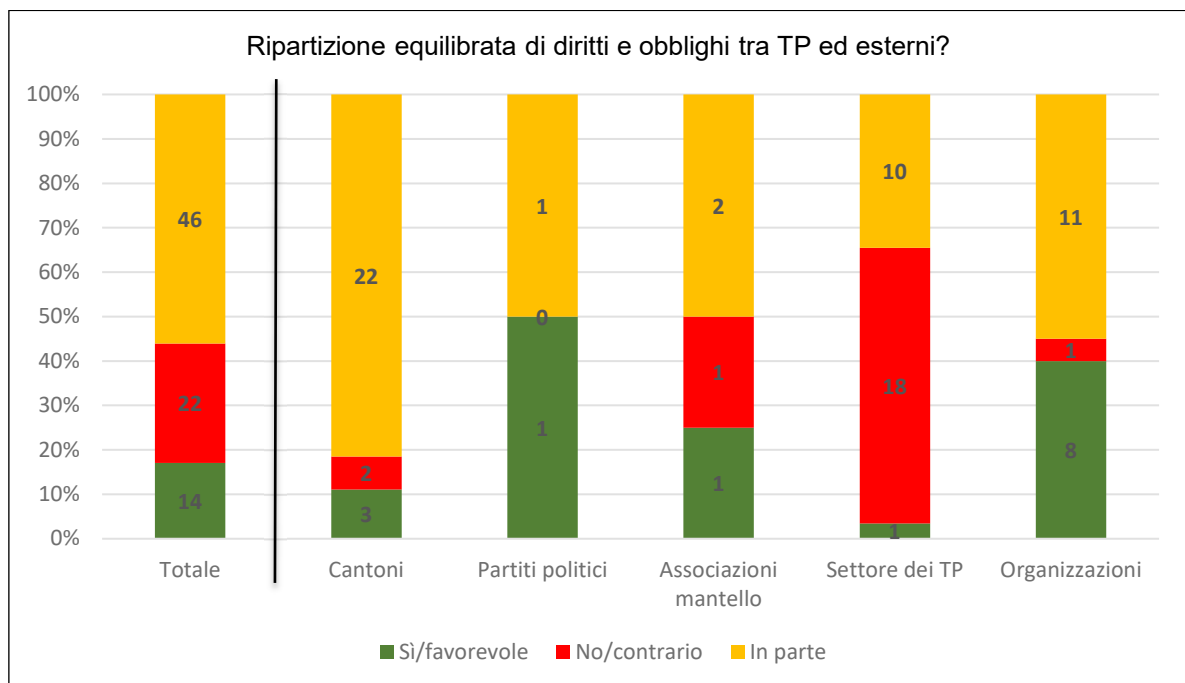
I contrari (**NO**) ritengono che le condizioni previste siano **insufficienti e inefficaci**. Per alcuni (ZH, VBG, SBW, VZO, SZU, ct-svizzera, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG) non consentono di impedire che imprese esterne al settore dei TP con una posizione dominante sul mercato ottengano l'accesso ai dati degli utenti di questo settore. Si teme inoltre (FFS, transfair) che il sistema dei TP venga drenato di fondi in seguito non reinvestiti nello stesso. Altri (economiesuisse, hotelleriesuisse, asut) rammentano che le imprese estere sono già adeguatamente perseguibili se concludono accordi di accesso alla distribuzione nei TP e forniscono le relative garanzie. Secondo economiesuisse, USIC, hotelleriesuisse e asut l'obbligo di notifica è una modalità superata ed è sufficiente la registrazione dell'impresa.



Domanda 3.2b): a suo avviso, i diritti e gli obblighi concernenti la vendita di biglietti dei TP sono ripartiti in modo equilibrato tra imprese dei TP e intermediari della mobilità?

Tenore generale dei pareri

Riguardo a questa domanda sono giunte 82 risposte. La ripartizione dei diritti e degli obblighi è equilibrata secondo un sesto circa dei partecipanti (14), mentre per oltre la metà (46) non lo è o lo è solo in parte. Coloro che non ritengono equilibrata la ripartizione (22, ossia un quarto) adducono i più svariati motivi: il settore dei TP esige maggiori obblighi per gli intermediari della mobilità terzi, mentre questi ultimi chiedono ulteriori diritti. Anche l'ente pubblico presenta opinioni diversificate, a seconda della sua funzione e ottica. Per alcuni è ingiustificata la libertà di definizione dei prezzi. Una maggioranza di circa due terzi lamenta l'assenza di reciprocità.



In dettaglio

	Sì	In parte	No
Cantoni	BE, VD, UR	CTP, GL, BS, BL, AR, AI, GR, TG, JU, AG, SH, OW, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, VS, NE, TI, SO	GE, ZH
Partiti	PS	PPD	
Associazioni mantello	USAM	UCS, economiesuisse	USS
Settore dei TP	SOB	UTP, LITRA, ch-direct, AutoPostale, RhB, Onde Verte, VVL, TVDK, TRA-VYS, transreno	ct-svizzera, FFS, TPG, TransN, VBZ, zb, Libero, tnw, ZVV, engadin mobil, SBW, SZU, VBG, STI, VZO, ZSG, A-Welle, Beo-Abo
Organizzazioni	its-ch, ASTAG, FRS, TCS, CITraP, CSA, COMCO, VFAS	asut, Pro Bahn, SVI, ATA, Uber, FAIR-TIQ, hotelleriesuisse, ASSL, IGöV Ostschweiz, MaaS Global, Railgate	SEV



Sì: circa un sesto dei partecipanti considera equilibrati i diritti e gli obblighi.

NO / IN PARTE: una maggioranza non li ritiene equilibrati o li giudica tali solo in parte. I pareri risultano spesso fortemente **divergenti se non diametralmente opposti**: il settore dei TP pretende obblighi aggiuntivi per gli intermediari della mobilità terzi, diritti supplementari vengono invece richiesti da questi ultimi e variabile è anche il giudizio dei poteri pubblici, a seconda del loro ruolo e punto di vista.

Il principale motivo per cui si considera la ripartizione non equilibrata è l'assenza di **reciprocità** (NE, VS, TG, VD, BL, PPD, USS, AutoPostale, tpg, TransN, FFS, TransReno, LITRA, ch-direct, ATA, Pro Bahn). Anche la **libertà di definizione dei prezzi** dà luogo a pareri contrastanti (cfr. risposte alla domanda 3.2d) e in parte è ritenuta un vantaggio ingiustificato nei confronti delle imprese dei TP: se il settore di queste ultime (RhB, TVDK, UTP, SEV, Pro Bahn) la critica perché a suo avviso deve essere garantita la loro autonomia nella formazione dei prezzi, altri (cfr. i favorevoli riguardo alla domanda 3.2d) la giudicano un elemento chiave delle offerte multimodali. Circa un terzo (ad es. GR, AI) esige che siano **proibiti accordi di esclusiva**. Diversi partecipanti (OW, SH, JU, AG, AR, GL, BS, RhB, UCS, TVDK, SVI) chiedono di **differenziare** i diritti e gli obblighi a seconda che l'impresa esterna al settore dei TP funga esclusivamente da intermediario per i rispettivi biglietti o distribuisca anche offerte di mobilità proprie. In particolare da questo settore (ZH, VBZ, VBG, SBW, TransN, VZO, SZU, ct-svizzera, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG) giunge la richiesta di un **meccanismo di protezione (chiamato freno d'emergenza)** atto a impedire cadute di prezzo, evoluzioni negative o provvigioni di intermediazione imposte dalla posizione dominante di un intermediario sul mercato (cfr. anche gli interventi legislativi in funzione delle necessità richiesti in risposta alla domanda 3.2d).

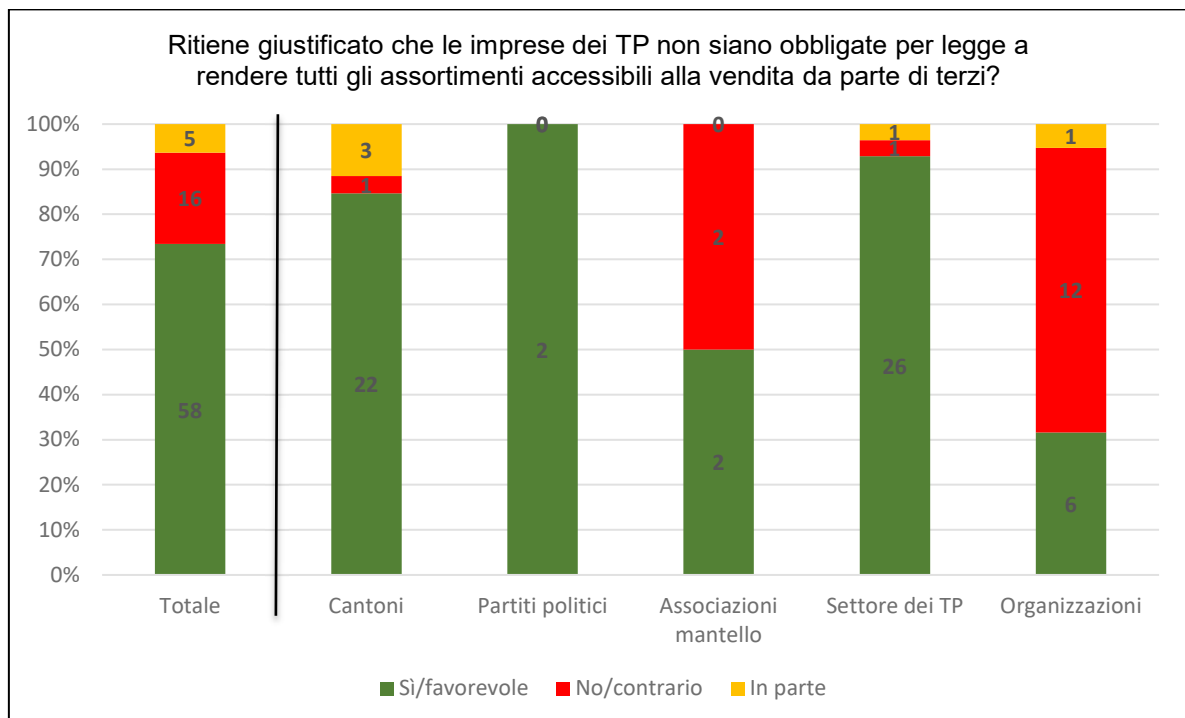
Singoli partecipanti (ACS, economiesuisse, USIC, hotelleriesuisse, asut) ritengono difficile valutare se i diritti e gli obblighi siano equilibrati, poiché solo il tempo potrà dirlo, e chiedono una valutazione dell'impatto normativo. PS auspica l'integrazione di un nuovo obbligo per gli intermediari (e i fornitori) di servizi di mobilità multimodale affinché le loro offerte siano conformi allo stato attuale della tecnica in quanto a compatibilità con le esigenze dell'ambiente e dell'essere umano, in particolare in termini di spazio, consumo energetico, inquinamento fonico e atmosferico, e affinché la mobilità risulti per quanto possibile neutra sotto il profilo delle emissioni di CO₂ (osservazione formulata in relazione alla domanda 3.2d, ma inserita qui per via del nesso tematico). Secondo altri (ASTAG, FRS, TCS) i terzi devono fornire un servizio all'utenza per tutte le richieste concernenti i TP, alle stesse condizioni cui sono tenute le imprese di trasporto, e ricevere una congrua indennità. ASSL si chiede se in particolare le piccole imprese siano in grado di adempiere l'obbligo di prestare consulenze adeguate. FAIRTIQ sottolinea che per le piccole imprese dei TP le provvigioni rappresentavano un incentivo a puntare su nuovi modelli di distribuzione; senza di esse è impossibile coprire i costi relativamente elevati di una distribuzione da garantire sull'intero territorio nazionale con i soli ricavi aggiuntivi e/o risparmi ottenuti con i metodi di distribuzione classici, visto che i risparmi interessano solo i canali di distribuzione propri, ovvero regionali: di qui il rischio che si creino monopoli.



Domanda 3.2c): ritiene giustificato che le imprese dei TP non siano obbligate per legge a rendere tutti gli assortimenti accessibili alla vendita da parte di terzi?

Tenore generale dei pareri

A questa domanda sono pervenute 79 risposte. Una netta maggioranza (58) è favorevole a non prevedere un simile obbligo, ritenendo che al settore dei TP vada lasciata almeno temporaneamente l'esclusiva sulla distribuzione di alcuni assortimenti. Chi è in parte a favore (5) adduce le mutue opportunità che l'accesso alla totalità degli assortimenti offrirebbe alle imprese dei TP e ai nuovi fornitori di servizi di mobilità. I contrari (16, ovvero circa una quinta) propugnano l'immediata apertura di tutti gli assortimenti.



In dettaglio

	Sì	In parte	No
Cantoni	CTP, BE, GL, BS, BL, AR, TG, VD, ZH, AG, UR, SH, OW, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, NE, SO, GR	GE, VS, TI	JU
Partiti	PS, PPD		
Associazioni mantello	UCS, USS		economiesuisse, USAM
Settore dei TP	UTP, LITRA, ch-direct, ct-svizzera, Auto-Postale, FFS, RhB, TPG, TransN, VBZ, zb, Onde Verte, Libero, ZVV, VVL, engadin mobil, TVDK, SBW, VBG, STI, VZO, TRAVYS, ZSG, A-Welle, BeoAbo, SZU	tnw	SOB
Organizzazioni	SEV, Pro Bahn, ATA, transfair, CITraP, CSA	SVI	asut, FAIRTIQ, its-ch, ASTAG, FRS, TCS, Uber, COMCO, USIC, hoteller-suisse, VFAS, MaaS Global



Una maggioranza dei partecipanti risponde **Sì**, ossia è d'accordo di **non prescrivere per legge** quali assortimenti siano da mettere a disposizione degli intermediari. Alcuni (CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, NE, UR, OW, SZ) ritengono che almeno per il momento determinati assortimenti debbano poter restare di esclusiva competenza del settore dei TP. Secondo quest'ultimo (ZH, VBZ, VZO, SZU, ct-svizzera, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, A-Welle, Libero, ZSG) i prodotti dei TP, destinati a diversi mercati, non si prestano tutti per la vendita digitale, in particolare a causa delle modalità di determinazione del prezzo. UTP ritiene inutile un'apposita disposizione di legge e chiede che il settore dei TP possa continuare a decidere quali assortimenti rendere accessibili alla vendita da parte di terzi. Secondo SEV e USS, invece, la limitazione è necessaria per non disincentivare le imprese dei TP nei loro sforzi d'innovazione, in particolare finché non sarà chiarita la questione relativa al drenaggio privato degli utili da parte di terzi. Per BE è importante escludere questi ultimi da determinati assortimenti, in particolare da quelli destinati ai grandi clienti o di carattere turistico. PS e Pro Bahn, pur ritenendo giustificato non introdurre alcun obbligo nella legge, sono favorevoli a una progressiva apertura di tutti gli assortimenti del settore dei TP e chiedono che in futuro sia offerta una **tessera analoga allo SwissPass**, contenente tutti i servizi di mobilità multimodale e disponibile come carta sia nominativa sia al portatore. Secondo SH e GL occorre evitare che il settore dei TP ottenga la possibilità di erigere barriere in grado di impedire l'ingresso sul mercato da parte di nuovi attori. UCS afferma che il legislatore deve attivarsi solo qualora a medio termine il settore non dovesse aver soddisfatto le aspettative. BL esige che gli intermediari della mobilità siano tenuti a commercializzare e proporre tutti gli assortimenti in modo non discriminatorio.

Tra coloro che sono **IN PARTE** favorevoli vi è chi (TI) argomenta che l'accessibilità di tutti gli assortimenti offrirà **mutue opportunità** sia alle imprese dei TP sia ai nuovi fornitori di servizi di mobilità. SVI chiede che ogni impresa dei TP proponga l'intero tariffario a prescindere da eventuali offerte multimodali, ma potendo operare anche come intermediario della mobilità e in quanto tale continuare a proporre offerte (tariffarie) multimodali aggiuntive. Singoli partecipanti (tnw) respingono l'ulteriore sviluppo degli assortimenti richiesto dal Consiglio federale. Secondo GE questa disposizione deve riferirsi ai soli biglietti multimodali.

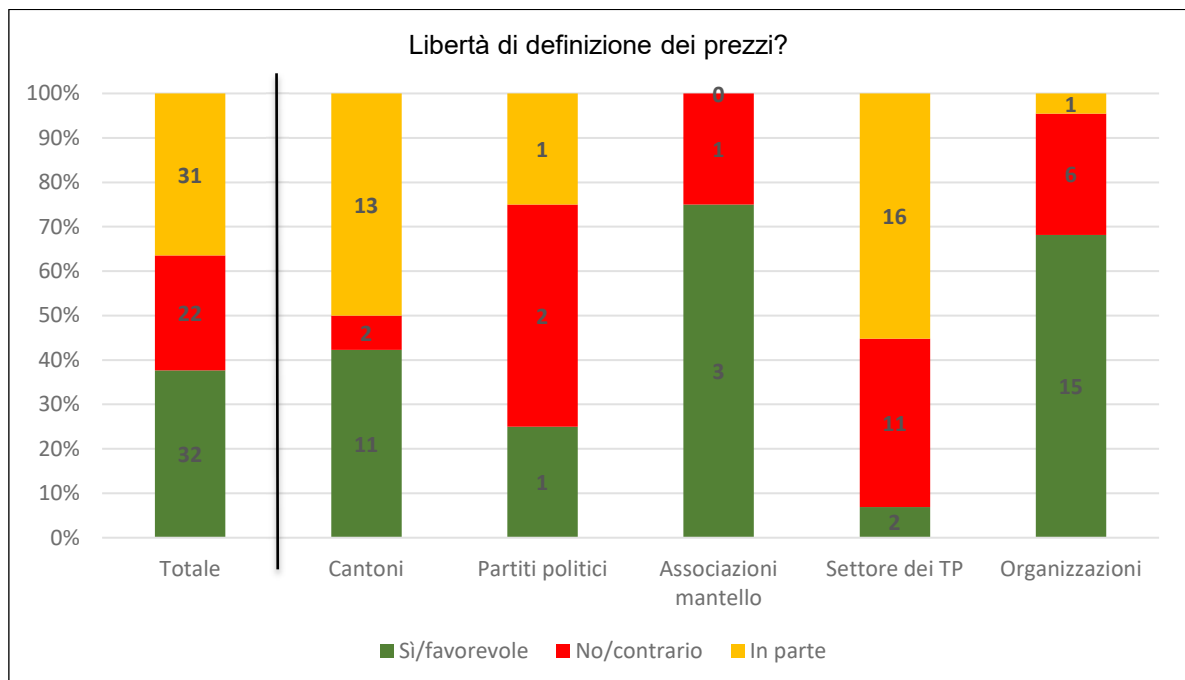
Nel campo dei contrari (**NO**) si ritiene (JU, ACS, economiesuisse, SOB, its-ch, Uber, TCS, MaaS Global, USIC, hotelleriesuisse, asut) che si debba procedere a un'**immediata apertura della totalità degli assortimenti** di modo che tutti gli attori dispongano sin dall'inizio degli stessi diritti e obblighi. Secondo economiesuisse, hotelleriesuisse e asut, limitare la disponibilità di biglietti e offerte creerebbe vincoli ingiustificati per un'impresa di trasporto privata interessata ad accedere alla distribuzione nei TP. Bisogna impedire (ASTAG, FRS, VFAS) che le imprese dei TP, stabilendo quali prodotti mettere a disposizione di terzi, possano condizionare il mercato, svuotare di senso la sua apertura e causare quindi pratiche anticoncorrenziali ovvero concorrenza sleale, ad esempio mediante obblighi di cooperazione unilaterali, vincoli legati alle offerte, ostacoli indiretti alle offerte multimodali. La COMCO e FAIRTIQ chiedono che nella legge sia previsto **almeno un termine** entro cui rendere gli assortimenti pienamente accessibili.



Domanda 3.2d): ritiene opportuno che gli intermediari della mobilità paghino alle imprese dei TP il prezzo regolare per i biglietti dei TP stessi, ma che siano liberi di definire i prezzi per i loro utenti?

Tenore generale dei pareri

A questa domanda hanno risposto 85 partecipanti. Un terzo circa (32) è favorevole alla libertà di definizione dei prezzi e la ritiene un importante incentivo per la vendita di biglietti dei TP e per incrementare l'utilizzo di questi mezzi di trasporto. Un altro terzo (31) è favorevole purché siano previste una normativa globale e condizioni generali supplementari. Una libera definizione dei prezzi è invece respinta da poco più di un quarto (22), che teme una guerra dei prezzi sulla sovvenzionata rete dei TP con tutte le conseguenze del caso.



In dettaglio

	Si	In parte	No
Cantoni	BE, GL, BS, TG, JU, UR, SH, OW, TI, AR, AG	CTP, BL, GE, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, VS, NE, SO, GR	VD, ZH
Partiti	PLR	PPD	PS, I Verdi
Associazioni mantello	UCS, economiesuisse, USAM		USS
Settore dei TP	SOB, TransN	ct-svizzera, Libero, VBZ, tnw, ZVV, VVL, engadin mobil, SBW, SZU, TPF, VBG, STI, VZO, ZSG, A-Welle, BeoAbo	UTP, LITRA, ch-direct, AutoPostale, Rhb, FFS, TPG, zb TVDK, TRAVYS, Onde Verte
Organizzazioni	asut, FAIRTIQ, its-ch, SVI, ASTAG, FRS, TCS, USIC, Uber, CSA, COMCO, AGILE.CH, hotelleriesuisse, VFAS, MaaS Global	ATA	SEV, Pro Bahn, transfair, CiTraP, FRC, IGöV Ostschweiz



Se a tutti i partecipanti è chiaro che al settore dei TP è dovuto il prezzo regolare dei biglietti, la libertà della loro definizione suscita invece pareri contrastanti.

Tra coloro che hanno risposto **Sì** si afferma (JU, GL, OW, SH, AG, AR, USIC) che la libera definizione dei prezzi è un **importante incentivo alla vendita di biglietti dei TP e contribuisce ad accrescere l'utilizzo dei mezzi pubblici**. C'è chi (TI, AG, GL, UR, OW, SH, AR, ASTAG, FRS, TCS, VFAS) sottolinea i vantaggi che un'offerta combinata attrattiva e di semplice prenotazione presenta per la clientela e ai fini della concorrenza e dell'innovazione. UR, OW, SH, AR, AG, TI, SVI e TPF chiedono di prevedere **interventi legislativi** ovvero di controllo in caso di necessità, ad esempio se si registrano conseguenze negative in termini di distorsione del mercato, ripartizione modale, gestione del traffico o finanziamento. BE rileva che per poter comporre pacchetti di mobilità facilmente prenotabili occorrono concessioni da parte della clientela sul piano della trasparenza dei prezzi. Secondo MaaS Global, all'ingresso sul mercato è fondamentale proporre offerte promozionali per destare interesse e attenzione; inoltre, poiché nessun'impresa può applicare a lungo andare quale base operativa un modello di prezzi in cui il sovvenzionamento di un mezzo di trasporto sia compensato da altre entrate, è importante che nei TP siano riconosciuti i costi diretti di distribuzione. AGILE.CH non ha obiezioni sulla libertà di definizione dei prezzi, purché non sia discriminatoria nei confronti dei disabili: secondo l'associazione vanno lasciate intatte tutte le agevolazioni attualmente offerte dalle imprese dei TP, ad esempio per gli accompagnatori e i cani da guida, ossia l'intermediazione non deve implicare una loro riduzione.

Una minoranza dei partecipanti che sono **IN PARTE** d'accordo (CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, BL, RhB, TVDK, VVL), in particolare i Cantoni, chiede di **limitare** la libertà di definizione dei prezzi **alle offerte multimodali combinate** e di applicare la regolamentazione dei prezzi alla vendita di soli biglietti dei TP, ritenuta non suscettibile di creare valore aggiunto. Un'altra minoranza, composta prevalentemente dal settore dei TP (ZSG, VBG, VZO, VBZ, SZU, ct-svizzera, engadin mobil, TPF, ZVV, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, AutoPostale, ch-direct, UTP, RhB, TRAVYS, Onde Verte, SBW), approva una libera definizione dei prezzi a condizione di prevedere una normativa globale e **condizioni generali supplementari** quali ad esempio l'obbligo di dichiarazione nei confronti della clientela o limiti al sovvenzionamento delle offerte di mobilità da parte di altri comparti.

Singoli partecipanti rilevano inoltre quanto segue in merito a una libera definizione dei prezzi. Secondo SVI e ATA le libertà e le limitazioni devono essere le stesse per le imprese dei TP e per gli intermediari e fornitori di mobilità. economiesuisse, hotelleriesuisse, asut e its-ch ritengono che vada posta in discussione la sovranità tariffale del settore dei TP, la quale a parere delle prime tre associazioni genera una forte pressione sui prezzi dei fornitori di prestazioni privati; questi ultimi hanno la possibilità di proporre prezzi attrattivi per pacchetti multimodali per lo più riducendo le tariffe, ma a tal fine riveste una notevole importanza ad esempio l'offerta di sconti quantità o di altra natura da parte dei TP. COMCO e TransN fanno notare che un mercato basato su una piattaforma produce effetti di rete indiretti in grado di indurre un intermediario a proporre sconti per un periodo di tempo sufficiente a raggiungere una posizione dominante sul mercato: secondo loro non vi è nessuna garanzia che si ottenga in tempo utile un numero sufficiente di operatori sul mercato. PPD giudica problematica la disposizione e chiede che siano stabiliti termini più precisi per la libera definizione dei prezzi e per le ripercussioni.

Il **NO** viene motivato adducendo il **rischio di una guerra dei prezzi** sulla sovvenzionata rete dei TP (I Verdi), limiti di capacità (FFS, transfair), erosione dei prezzi ovvero **drenaggio di fondi** nei TP (TPF), distorsioni della concorrenza che penalizzano i TP (PS, zb, FFS, Pro Bahn, transfair), perdite per i TP in termini di dati dei clienti e di fidelizzazione (transfair), **prezzi non trasparenti** per la clientela (VD, VS, TPG, IGöV Ostschweiz), **conseguenze negative** per la gestione del traffico ovvero per il servizio universale, peggiori condizioni di lavoro e minore qualità del servizio (transfair). ZH, PS, UTP, TRAVYS, Onde Verte e AutoPostale chiedono che gli intermediari della mobilità fatturino ai clienti il prezzo



regolare. Secondo USS, LITRA, ch-direct e SEV, la libertà di definizione dei prezzi offre agli intermediari un vantaggio concorrenziale determinante nei confronti delle imprese dei TP, mentre RhB e TVDK ritengono che ne risultino preclusi eventuali necessari adeguamenti tariffari.

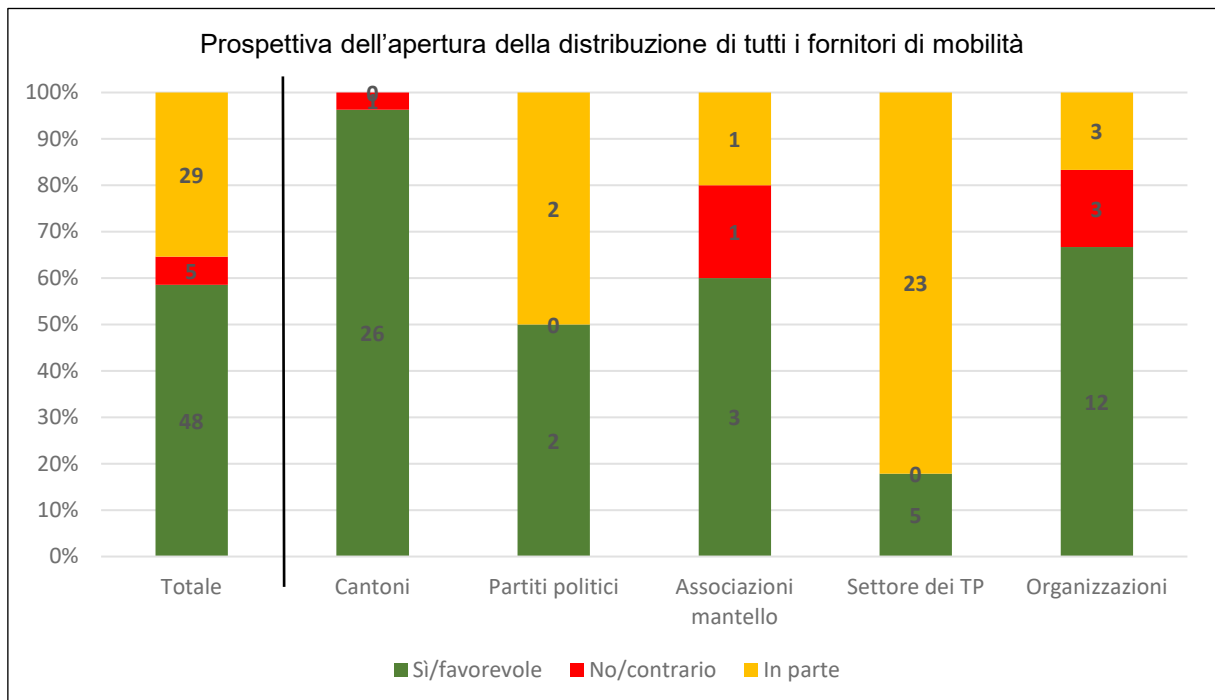


3.3.3. Domande sull'apertura della distribuzione di altri fornitori di mobilità

Domanda 4a): condivide l'obiettivo a lunga scadenza secondo il quale tutti i fornitori di mobilità apriranno i loro sistemi di distribuzione?

Tenore generale dei pareri

In merito a questa domanda hanno espresso il proprio parere 82 partecipanti. Una maggioranza (48) è favorevole a che tutti i fornitori di mobilità aprano a lungo andare i loro sistemi di distribuzione. Poco più di un terzo (29) approva l'apertura, ma contesta il lungo termine concesso per realizzarla e chiede un'attuazione parallela. Si dubita inoltre che il pari trattamento tra TP e terzi sia praticabile. 5 partecipanti sono contrari a una simile apertura poiché a differenza dei TP i fornitori di mobilità terzi operano in un mercato non regolamentato.



In dettaglio

	Si	In parte	No
Cantoni	CTP, BE, GL, BS, BL, AR, AI, TG, GE, JU, ZH, AG, UR, SH, OW, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, VS, NE, TI, SO, GR		VD
Partiti	PPD, PLR	PS, I Verdi	
Associazioni mantello	UCS, SAB, USS	USAM	economiesuisse
Settore dei TP	LITRA, FFS, SOB, VWL, zb,	UTP, ch-direct, RhB, Onde Verte, Libero, SZU, TRAVYS, VZO, ZSG, A-Welle, ct-svizzera, AutoPostale, VBZ, tnw, ZVV, engadin mobil, TVDK, SBW, VBG, STI, BeoAbo, TPG, TransN	



Organizzazioni	FER, CITraP, SEV, Pro Bahn, SVI, FRS, ATA, COMCO, CSA, ASSL, VFAS, MaaS Global	its-ch, ASTAG, TCS	asut, USIC, hotelleriesuisse
-----------------------	--	--------------------	------------------------------

Una maggioranza condivide (**Si**) l'obiettivo che tutti i fornitori di mobilità aprano sul lungo periodo i loro sistemi di distribuzione. L'approvazione viene motivata tra le altre cose adducendo i **benefici per la clientela** di un ampliato accesso alle offerte di mobilità (TI, UR). L'apertura deve precludere la possibilità di accordi di esclusiva (CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, NE, VS, UR, OW, SH, SZ, JU, AG, AR, GR, GL, AI, TG, BE) ed essere conforme al principio di reciprocità (CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, TI, NE, VS, OW, SH, SZ, ZH, JU, AG, AR, GR, GL, AI, TG, BE, GE, BS, BL, PS, I Verdi, PPD, PLR, UCS, USS e gran parte delle organizzazioni). Oltre un terzo dei partecipanti, tra cui la gran maggioranza del settore dei TP, è d'accordo con l'apertura, ma critica il lungo orizzonte previsto per attuarla e chiede **una realizzazione parallela**, ritenendo che aprire la distribuzione di tutti i fornitori di mobilità sia una premessa indispensabile per un'apertura globale. PS e Pro Bahn sottolineano la necessità di garantire il reciproco scambio di dati una volta aperti i sistemi di distribuzione nei TP.

COMCO raccomanda una **stima dei costi e dei benefici** per accertare se un'apertura dei sistemi di distribuzione di tutti i fornitori di mobilità sia auspicabile sotto il profilo della concorrenza: considerato che non è da escludere che determinati servizi di mobilità, a causa della loro posizione geografica o per altri motivi, si prestino solo in parte a essere integrati in catene di trasporto multimodale, l'apertura potrebbe infatti provocare costi aggiuntivi alle imprese. Secondo la COMCO, di massima le condizioni quadro giuridiche da prevedere per gli altri fornitori di mobilità devono essere il più possibile neutre sotto l'aspetto concorrenziale.

Chi condivide l'obiettivo solo **IN PARTE** lo fa in particolare con riguardo alle **condizioni generali differenziate**. Diversi partecipanti sollevano dubbi sulla possibilità di un pari trattamento tra TP e terzi, osservando che le imprese private non beneficiano degli stessi vantaggi di cui godono i sovvenzionati TP: per questo motivo i terzi devono poter scegliere liberamente se e quando aprire il proprio sistema di distribuzione (USAM, its-ch, ASTAG, FRS, TCS, VFAS). Si rileva (USAM) che la disparità di condizioni causa differenze di opportunità tra le imprese dei TP e i fornitori terzi: per un'apertura globale i requisiti devono essere gli stessi per tutti.

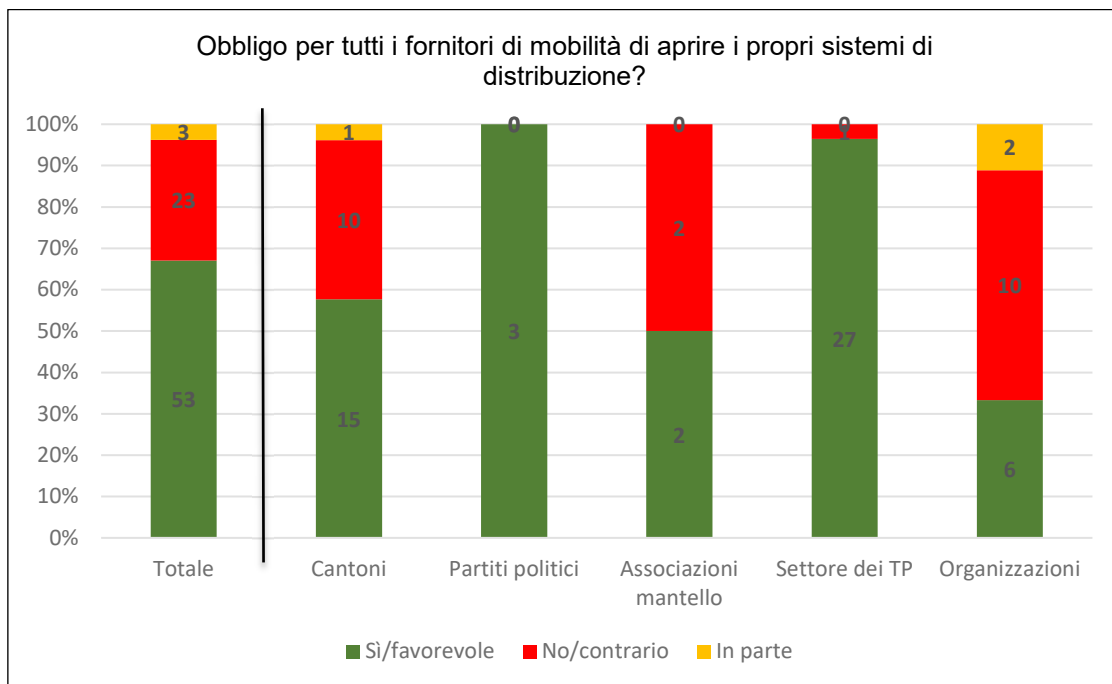
Anche il **NO** viene motivato adducendo la **diversificazione delle condizioni generali**. Si fa notare (VD, economiesuisse, USIC, asut, hotelleriesuisse) che i fornitori privati, i cui dati rappresentano un capitale aziendale, non possono essere equiparati in tutto e per tutto al settore dei TP, operante in un mercato regolamentato. Secondo economiesuisse, asut e hotelleriesuisse, l'apertura dei dati rilevanti per il sistema e della distribuzione da parte dei privati deve essere facoltativa e sarà comunque attuata, poiché l'interesse dell'economia privata al buon funzionamento di un mercato della mobilità contenente offerte interoperabili è incontestabile; a loro avviso, l'interoperabilità va semmai regolamentata lo stretto necessario (standard tecnici, interfacce per dati e sistemi di distribuzione, interfacce infrastrutturali) se l'approccio improntato alla volontarietà non dovesse sortire effetti nella pratica.



Domanda 4b): sarebbe d'accordo se anche gli altri fornitori di mobilità esterni ai TP fossero tenuti per legge ad aprire i loro sistemi di distribuzione?

Tenore generale dei pareri

In merito all'introduzione nella legge di un obbligo per gli altri fornitori di mobilità ad aprire i propri sistemi di distribuzione si sono pronunciati 79 partecipanti. Una netta maggioranza (54) è d'accordo, mentre tre partecipanti condividono in parte: secondo questi ultimi, le ripercussioni non sono chiare e si deve limitare l'obbligo ai fornitori di mobilità beneficiari di sussidi statali o agli intermediari della mobilità che accedono alle infrastrutture di distribuzione nei TP. Quasi un terzo (23) è contrario a un simile obbligo, ritenendolo un'ingerenza nella libertà economica.



In dettaglio

	Si	In parte	No
Cantoni	BE, GL, AR, TG, VD, GE, JU, ZH, AG, UR, SH, OW, VS, NE, TI	BS	CTP, BL, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, GR, SO
Partiti	PS, PPD, I Verdi		
Associazioni mantello	UCS, USS		economiesuisse, USAM
Settore dei TP	UTP, LITRA, ch-direct, ct-svizzera, AutoPostale, RhB, FFS, SOB, VBZ, Onde Verte, Libero, tnw, ZVV, engadin mobil, TVDK, TRAVYS, TransN, VBG, STI, VZO, zb, ZSG, A-Welle, BeoAbo, TPG, SZU, SBW		VVL
Organizzazioni	SEV, Pro Bahn, ATA, CiTraP, CSA, MaaS Global	COMCO, SVI	asut, HKBB, its-ch, ASTAG, FRS, TCS, Centre Patronal, hôtellerie-suisse, USIC, VFAS



Una chiara maggioranza ha risposto **Sì** a questa domanda, ossia ritiene che gli altri fornitori di mobilità debbano essere tenuti per legge ad aprire i loro sistemi di distribuzione, adducendo soprattutto (TI, NE, VS, UR, SH, JU, AG, AR, GL, TG, BE, VD, PS, PPD, UCS, SG, ATA, SEV, Pro Bahn) motivi di **pari trattamento** (principio di reciprocità). Un simile obbligo è considerato indispensabile dal settore dei TP e da ZH, mentre SOB reputa opportuno prevederlo qualora le normative del settore si rivelassero insufficienti a garantire la completa apertura dell'infrastruttura di distribuzione nei TP e propone di renderlo in questo caso tassativo per i fornitori di mobilità esterni la cui offerta contenga dati e/o servizi pubblici, ad esempio dei TP. Secondo alcuni partecipanti per l'apertura di fornitori di mobilità terzi occorre creare basi legali diverse dalla LTV, giudicata inadatta allo scopo (OW, GE, I Verdi). Per MaaS Global, un obbligo legislativo è particolarmente utile per sviluppare proprie soluzioni multimodali e rappresenta uno strumento efficace per garantire la sostenibilità globale del sistema di trasporto.

L'obbligo trova **IN PARTE** d'accordo COMCO, BS e SVI. Secondo la prima bisogna esaminarne le ripercussioni sui fornitori di mobilità interessati e sull'economia, analizzando nel contempo anche gli **effetti di altre soluzioni possibili** quali ad esempio quella di vincolare la partecipazione facoltativa dei fornitori di mobilità privati alla piattaforma di distribuzione generale con l'apertura del proprio sistema di distribuzione. BS e SVI preferirebbero che l'obbligo fosse **limitato a determinati fornitori di mobilità**, ovvero a quelli che ricevono aiuti statali o che chiedono l'accesso all'infrastruttura di distribuzione nei TP in veste di intermediari della mobilità.

Risponde **NO** quasi un terzo dei partecipanti, ritenendo che un simile obbligo costituisca una notevole e ingiustificata **interferenza nella libertà economica**. A parere di diversi partecipanti (TCS, CTP e 9 Cantoni), vista la diversità delle condizioni generali un'azienda privata non può essere di per sé equiparata a un'impresa dei TP sovvenzionata dallo Stato. Secondo CTP e altri Cantoni, per raggiungere l'obiettivo del progetto si deve rimuovere nella misura del possibile qualsiasi ostacolo al commercio per i fornitori interessati a proporre offerte multimodali (tra cui rientrano anche le imprese di trasporto). economiesuisse, asut, HKBB e hotelleriesuisse si chiedono se un simile obbligo non sia anticostituzionale (libertà economica, proporzionalità, ecc.).

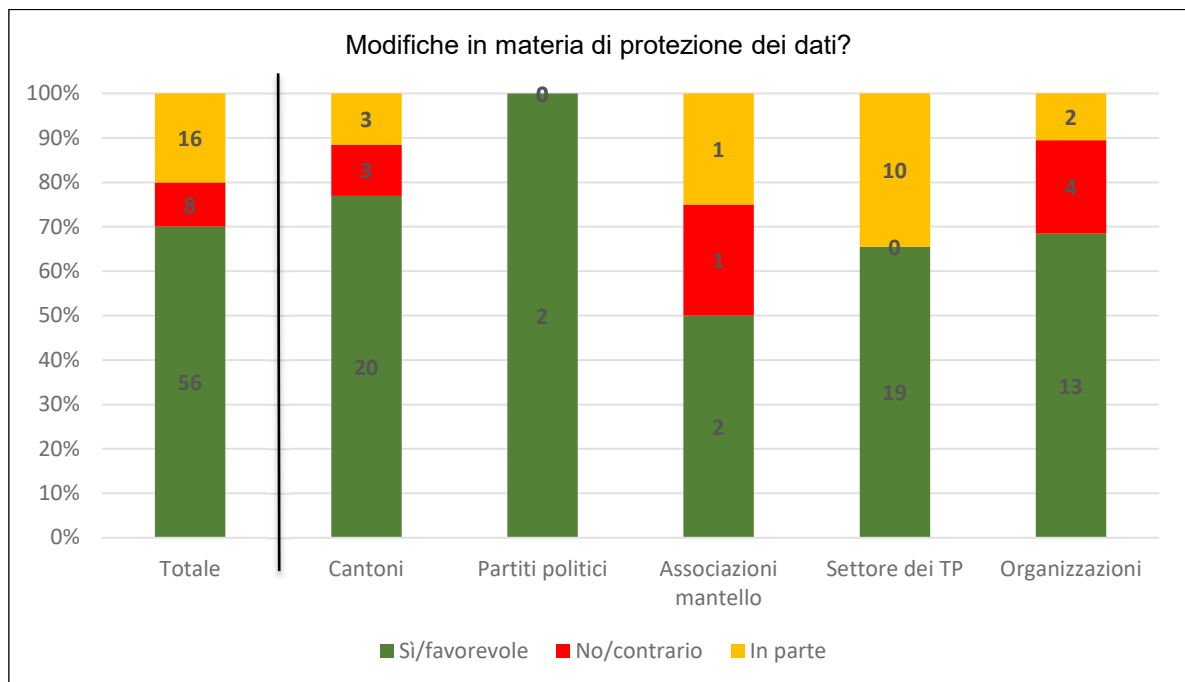


3.4. Domande sulle modifiche relative al trattamento di dati da parte delle imprese dei TP

Domanda 5a): è d'accordo che alle imprese dei TP, salvo se agiscono a titolo sovrano limitando i diritti o la libertà delle persone, non debba più essere applicato il diritto sulla protezione dei dati previsto per gli organi federali bensì quello per le persone private?

Tenore generale dei pareri

Le risposte a questa domanda sono state 80. Oltre i due terzi (56) dei partecipanti concordano che alle imprese dei TP non deve più essere applicato il diritto sulla protezione dei dati previsto per gli organi federali bensì quello per le persone private. Una minoranza (16) respinge parzialmente tale norma e chiede modifiche (stralcio del 2° periodo dell'art. 19a cpv. 1 dell'avamprogetto) o una riconsiderazione globale della protezione dei dati nel quadro di una valutazione d'impatto. Un netto no a tale norma giunge da una modestissima minoranza (8) che sottolinea, peraltro, la mancata chiarezza delle ripercussioni e il ridotto livello di sicurezza dei viaggiatori.



In dettaglio

	Si	In parte	No
Cantoni	CTP, BE, GL, BS, BL, AR, TG, GE, JU, AG, SH, LU, FR, NW, ZG, SG, VS, TI, SO, GR	ZH, SZ, NE	VD, UR, OW
Partiti	PS, PPD		
Associazioni mantello	UCS, USS	USAM	economiesuisse
Settore dei TP	ct-svizzera, Libero, SOB, TPF, VBZ, tnw, ZVV, VVL, engadin mobil, SBW,	UTP, LITRA, ch-direct, AutoPostale, RhB,	



	SZU, TPG, TransN, VBG, STI, VZO, ZSG, A-Welle, BeoAbo	FFS, Onde Verte, TVDK, TRAVYS, zb	
Organizzazioni	FAIRTIQ, SEV, its-ch, Pro Bahn, SVI, TCS, ATA, transfair, FRC, CITraP, CSA, VSAS, MaaS Global	ASTAG, FRS	asut, hoteller-iesuisse, USIC, privatim

Una grande maggioranza risponde **Sì** dichiarandosi favorevole a che, **ai fini della parità di trattamento** con altri fornitori di mobilità, alle imprese dei TP non si applichi più il diritto sulla protezione dei dati previsto per gli organi federali bensì quello per le persone private, a meno che agiscano a titolo sovrano limitando i diritti o la libertà delle persone. PS, PPD e Pro Bahn sostengono la disposizione con riserva: il livello di protezione dei dati per la clientela non deve risentirne, in particolare per quanto concerne i requisiti riguardanti il consenso al trattamento dei dati. USS e SEV chiedono un'integrazione dell'articolo 19a capoverso 2 dell'avamprogetto in modo che gli utili derivanti dall'utilizzo e dal trattamento dei dati non possano essere prelevati dai privati, bensì debbano essere reinvestiti nell'aggiornamento del sistema. Pro Bahn scrive che la Confederazione non deve sottrarsi alla responsabilità.

Più voci (NE, SZ, ZH, VBG, VZO, SZU, ct-svizzera, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG) fanno notare che le concrete **ripercussioni sono difficili da stimare** e valutare.

D'accordo **IN PARTE** è una minoranza di partecipanti del settore dei TP (AutoPostale, zb, RhB, FFS, TVDK, UTP, LITRA, ch-direct, TRAVYS, CITraP), che chiede di **stralciare il passaggio** (2° periodo art. 19a cpv. 1 avamprogetto LTV), secondo il quale alle imprese che **agiscono a titolo sovrano e limitano i diritti o la libertà delle persone** si continua ad applicare il diritto sulla protezione dei dati previsto per gli organi federali. La minoranza in questione ritiene infatti che il passaggio non aggiunge chiarezza alla legge vigente, che implica svantaggi per i fornitori di mobilità multimodale e che le prescrizioni per i privati riguardo al trattamento dei dati personali sono sufficienti. Un'altra minoranza (NE, SZ, ZH) indica la necessità di **riconsiderare globalmente** la protezione dei dati nel quadro di una normativa generale sulla mobilità multimodale e di individuare le esigenze di intervento mediante una valutazione d'impatto sulla protezione dei dati. ASTAG, FRS e VFAS ritengono che, in linea di principio, non sia opportuno applicare nel settore pubblico il diritto privato sulla protezione dei dati ma che, se le altre condizioni sono adempiute e l'accesso alla piattaforma è senza discriminazione alcuna, tutte le catene di mobilità multimodale potrebbero essere sottoposte alle stesse prescrizioni sulla protezione dei dati.

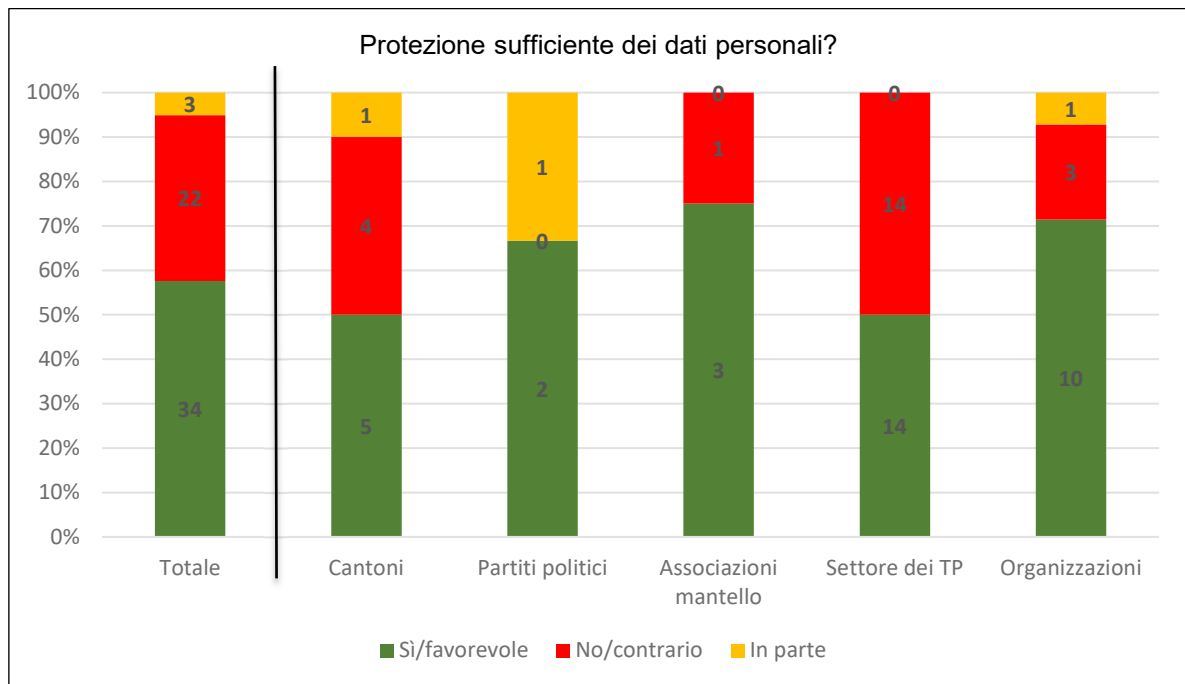
Molto pochi i partecipanti (UR, OW, VD) che respingono con un netto **NO** la disposizione e ritengono che si debba **mantenere la soluzione finora attuata**, considerata l'incertezza delle ripercussioni e il ridotto livello di protezione dei viaggiatori. Privatim ritiene che la modifica ridimensioni la protezione dei dati per le persone coinvolte e, ricordando le rispettive valutazioni d'impatto previste nei piani delle misure e la revisione in corso della legge sulla protezione dei dati, la respinge in quanto prematura. Chiede pertanto lo stralcio dell'articolo 19a dell'avamprogetto e il mantenimento dell'articolo 54 nella sua forma attuale. economiesuisse, asut e hotelleriesuisse sono dell'avviso che l'attuale distinzione sia oggettivamente giustificata e che non sia opportuno applicare automaticamente al settore pubblico il diritto privato in materia di protezione dei dati, poiché la maggior parte delle imprese dei TP nel traffico concessionario generano dati personali su mandato pubblico e, di conseguenza, nel trattarli devono disporre di condizioni generali diverse da quelle delle imprese private, attive sul libero mercato. In ogni caso, eventuali nuove libertà per le imprese pubbliche dovrebbero essere collegate a rispettive condizioni, ad esempio alla competenza di utilizzare dati relativi ai movimenti, e vincolate all'obbligo di pubblicare i dati e le conoscenze ricavati come dati aperti dell'amministrazione pubblica (open government data) (aggregati e anonimizzati). L'elaborazione e la messa a disposizione dei dati devono svolgersi gratuitamente o al limite in modo tale da coprire i costi. Ciò deve applicarsi a tutti i dati connessi ai sistemi di distribuzione del settore. A medio termine dovranno essere trattati come dati aperti dell'amministrazione pubblica anche quelli fondamentali del traffico multimodale citati nel rapporto esplicativo.



Domanda 5b): ritiene che l'avamprogetto tuteli in misura sufficiente gli interessi dei viaggiatori per quanto riguarda la protezione dei loro dati personali?

Tenore generale dei pareri

In merito alla domanda sulla tutela degli interessi dei viaggiatori sono giunti 59 pareri, con una maggioranza (34) di voci a favore, che ritiene l'avamprogetto di legge atto a proteggere i dati personali dei viaggiatori. Singoli partecipanti (3) sono d'accordo solo in parte e chiedono una concretizzazione della protezione dei dati. I pareri contrari, pari a meno della metà (22), sono dovuti a diversi motivi, quali ad esempio l'incertezza circa l'utilizzo dei dati e la conseguente necessità di condurre una valutazione d'impatto sulla protezione dei dati. Numerosi partecipanti non hanno risposto poiché ritengono che al momento la questione non sia valutabile.



In dettaglio

	Si	In parte	No
Cantoni	BE, BS, BL, JU, VS	VD	ZH, OW, SZ, NE
Partiti	PS, PPD	I Verdi	
Associazioni mantello	UCS, economiesuisse, USAM		USS
Settore dei TP	UTP, LITRA, ch-direct, AutoPostale, RhB, FFS, SOB, TPF, VBZ, Onde Verte, TVDK, TRAVYS, zb, ZVB		ct-svizzera, TPG, SZU, SBW, VBG, Libero, tnw, ZVV, engadin mobil, STI, VZO, ZSG, A-Welle, BeoAbo
Organizzazioni	asut, its-ch Pro Bahn, ASTAG, FRS, TCS, ATA, hotelleriesuisse, VFAS, MaaS Global	FRC	SEV, CSA, privatim



Alcuni partecipanti (CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, TI, UR, SH, AG, AR, GL, TG, GE, VVL, SVI) osservano che al momento la questione **non è valutabile** per mancanza di sufficienti esperienze nella pratica.

Poco più della metà dei partecipanti si esprime con un **Sì**, ritenendo che l'avamprogetto di legge tuteli gli interessi dei viaggiatori per quanto riguarda la protezione dei loro dati personali. JU pretende che resti possibile viaggiare in forma anonima. Diversi attori del settore dei TP (ad es. UTP, LITRA, Auto-Postale, FFS, TVDK) fanno presente che tutti coloro che vogliono spostarsi anonimamente lo possono già fare ora e in futuro potranno continuare a farlo mediante, ad esempio, uno SwissPass impersonale. Informano che attualmente è in fase di elaborazione un regolamento interno in materia di protezione dei dati che si applicherà all'intero settore. Diverse voci (PS, Pro Bahn, VBZ, FRC) affermano che il rilevamento e l'archiviazione di dati personali degni di particolare protezione e di profili della personalità sono consentiti se tali dati sono necessari per il trasporto dei passeggeri e l'esercizio oppure per la sicurezza dei viaggiatori, dell'esercizio o dell'infrastruttura, ma non per altri scopi.

Una piccola minoranza (BE, VD) è d'accordo **IN PARTE** e chiede una **concretizzazione** della protezione dei dati, ovvero pretende che si possano rilevare solo i dati di base più necessari e non altri, tipo quelli relativi ai movimenti.

I **NO**, di una rilevante minoranza, sono riconducibili a diverse motivazioni: singoli partecipanti (NE, ZH e ca. la metà del settore dei TP) fanno notare la presenza di incertezze fondamentali in quanto all'utilizzo dei dati dei viaggiatori; altri (ZH, VBG, VZO, SZU, ct-svizzere, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG) pretendono una valutazione d'impatto sulla protezione dei dati. Privatim vede un'enorme necessità d'intervento nell'ambito dei dati tecnici e della distribuzione e per tale motivo pretende che il livello di protezione per le persone interessate venga mantenuto e non ridimensionato.



Domanda 5c): che cosa si figura concretamente riguardo alle offerte non discriminatorie che le imprese dei TP devono prevedere per i viaggi con o senza indicazione di dati personali?

Hanno presentato idee concrete di offerte non discriminatorie delle imprese dei TP (cfr. considerazioni seguenti) 73 partecipanti alla consultazione.

Offerte anonime

Una maggioranza (CTP, la gran parte dei Cantoni, il settore dei TP, ATA) condivide l'opinione che sia oggi sia in futuro debbano esserci offerte anonime e che si debba potere continuare ad acquistare **biglietti singoli** senza fornire dati personali. In particolare, circa la metà dei Cantoni chiede inoltre un **assortimento di base di titoli di trasporto** (ad es. metà prezzo), per i quali siano noti i dati personali essenziali ma non vengano registrati i movimenti dei viaggiatori. USAM ritiene che su richiesta dei clienti devono essere offerte soluzioni di viaggio senza trattamento dei dati. UCS afferma che nel caso in cui a lungo termine i titoli di trasporto attualmente in uso non siano compatibili con un sistema di controllo moderno, completamente elettronico, a integrazione delle offerte con indicazione dei dati personali deve essere creato un **abbonamento completamente anonimo**. Anche BS ritiene che il settore debba offrire abbonamenti non nominali. Circa un terzo dei pareri (CTP e 9 Cantoni, PS, UCS, ATA, Pro Bahn, FRC e CITraP e ca. un terzo del settore dei TP) cita uno Swisspass anonimo. Voci dal settore dei TP, tra i quali LITRA, UTP e ch-direct, affermano che quest'ultimo sarà realtà con l'introduzione dei biglietti non cartacei. SOB, zb e TPG sostengono soluzioni che consentano l'acquisto anonimizzato dell'offerta di base dell'assortimento dei TP. Tra queste si annoverano l'introduzione di biglietti elettronici anonimi prepagati e di distributori di biglietti non cartacei, la collaborazione con punti vendita di terzi e semplici distributori automatici che vendono solo una gamma limitata di viaggi.

Vantaggi in termini di prezzo per i viaggi personalizzati

Diversi partecipanti (CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, TI, NE, VS, UR, OW, SH, SZ, JU, AR, GL, TG, BE, GE, VD, BS, FRC, SVI) affermano che l'acquisto di viaggi in incognito non deve comportare, per i clienti, un dispendio sproporzionato o svantaggi in termini di prezzo. Più voci (USS, SEV, I Verdi) sottolineano che si debbano preservare i titoli di percorso personalizzati. Anche BL ritiene che i titoli di trasporto singoli, le carte multicorse e gli abbonamenti prepagati mensili e annuali non personali debbano poter essere acquistati senza dover fornire dati personali e sostenere costi aggiuntivi; la comunicazione di tali dati è invece legittima per tutti gli altri titoli di trasporto e offerte combinate o per i suddetti titoli di trasporto, se in sconto. BS giudica troppo rigida la formulazione dell'articolo 19 capoverso 1^{bis} dell'avamprogetto, ritenendo che debba essere possibile offrire vantaggi in termini di prezzo mediante «sconti sulla quantità», per abbonamenti personali o attraverso un conteggio del «miglior prezzo» a posteriori, e rimanda all'ultimo paragrafo del numero 1.2.7 del rapporto esplicativo sostenendo che il testo di legge dovrebbe essere modificato in modo da riprendere il margine di manovra di cui al rapporto.

Altri partecipanti, in prevalenza dal settore dei TP (ZH, AG, VBZ, VBG, SZU, VZO, ZSG, SBW, ct-svizzera, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, its-ch, ZSG) ritengono **irrealistica** un'offerta di viaggi anonimi senza discriminazione alcuna. I viaggiatori identificabili usufruiranno sempre di determinati vantaggi (ad es. offerte sconto) rispetto a chi viaggia in incognito. La disposizione risulta pertanto non applicabile nella pratica. tnw aggiunge che sul suo territorio di competenza, ad esempio, per gli abbonamenti i residenti ricevono sconti mirati dagli enti pubblici, che non sarebbero possibili su base anonima.



Esigenze della clientela

Singoli partecipanti (USS, SEV, I Verdi) difendono la possibilità per gli utenti di informarsi su viaggi senza barriere e di acquistare biglietti in qualsiasi momento e per tutte le offerte senza fornire i propri dati. Tale principio andrebbe sancito a livello di legge per tutti i fornitori e intermediari. IGöV Ostschweiz rammenta le esigenze della clientela poco avvezza al digitale, sottolineando che l'utilizzo o meno di offerte digitali non è una questione legata all'età del viaggiatore e ritenendo importante che vi sia un obbligo di garantire anche un accesso analogico ai prodotti.

Non estensione ai fornitori di mobilità privati

economiesuisse, USIC, asut e hotelleriesuisse ritengono che quelle previste dal presente avamprogetto sono direttive politiche, destinate ad aziende parastatali che operano in un mercato regolamentato, e non vanno pertanto applicate ad altri fornitori di mobilità dell'economia privata. Secondo MaaS Global le applicazioni multimodali dovrebbero essere escluse dalla disposizione, considerato che l'emissione di un biglietto anonimizzato è difficile da ipotizzare in caso di offerta digitale.

Accesso alle informazioni

Per le associazioni stradali (FRS, ASTAG, TCS, VFAS) il concetto di «non discriminatorio» sottintende che anche terzi possano accedere a tutte le informazioni del settore dei TP (ad es. modalità e orari, notifiche di ritardo, soppressioni di treni, treni speciali) e fornire direttamente consulenza ai propri clienti.



Domanda 5d): ha altre richieste nell'ambito della protezione dei dati?

43 partecipanti hanno espresso altre richieste nell'ambito della protezione dei dati, riguardanti i controlli e le sanzioni, il trattamento dei dati personali, le disposizioni della LTV nonché la revisione della legge sulla protezione dei dati.

Controlli e sanzioni

CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, OW, AG, VD e VVL pretendono che il trattamento e l'utilizzo dei dati dei fornitori siano vigilati da un organo adeguato e i comportamenti illeciti (ad es. abuso) puniti con sanzioni. Per FRC è importante che l'Incaricato federale della protezione dei dati e della trasparenza venga consultato regolarmente e che in caso di problemi le sue indicazioni siano vincolanti.

Trattamento dei dati personali

SZ esprime preoccupazione in merito al modo in cui la questione è trattata nell'avamprogetto, che dovrebbe mirare a proteggere gli interessati dal trattamento illecito dei dati che li riguardano piuttosto che a garantire la sicurezza di sistemi un domani compatibili tra loro. Afferma inoltre esplicitamente che va evitato un continuo aumento dei dati dei cittadini sottoposti a trattamento. Per la messa a disposizione dei dati sulla mobilità, un ruolo determinante nel decidere le modalità di attuazione spetterà a Comuni e Cantoni in quanto loro autori o proprietari. Di conseguenza essi vanno adeguatamente coinvolti. I dati personali non devono poter essere trattati a fini di scorta, già che in futuro potrebbero essere utilizzati per scopi specifici non prevedibili.

Per PS e Pro Bahn è fondamentale che le previste modifiche della LTV non ridimensionino il livello di protezione dei dati dei clienti rispetto a quello garantito dal diritto vigente. Inoltre ritengono importante la tutela di dati personali degni di particolare protezione. USS e SEV chiedono un adeguato trattamento dei dati personali degli utenti e di vietare l'utilizzo dei dati personali a fini commerciali diversi da quelli dei servizi di mobilità o il drenaggio privato degli utili. VD sottolinea che eventuali terzi dovrebbero avere accesso alla piattaforma Nova esclusivamente ai fini della vendita e non poter consultare altre informazioni. AGILE.CH esige che lo scambio di dati sia gestito in modo da garantirne costantemente la protezione, in particolare per le persone con disabilità. I dati concernenti lo stato di salute medico devono essere nettamente separati da quelli riguardanti le esigenze personali in termini di trasporto.

Regolamentazione speciale nella LTV

SH ritiene necessario condurre un esame approfondito riguardo ai principi del trattamento di dati consentito e valutare se i diritti delle persone interessate debbano essere disciplinati mediante disposizioni speciali nella LTV. Parti del settore dei TP (SZU, VZO, ct-svizzera, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG) ritengono opportuno analizzare nel dettaglio la protezione dei dati nel quadro di una regolamentazione generale della mobilità multimodale e determinare l'eventuale necessità di interventi legislativi. Prima di ricorrere a una regolamentazione specifica che preveda l'apertura delle infrastrutture di distribuzione si dovrebbe pertanto effettuare una valutazione d'impatto sulla protezione dei dati e incorporarne i risultati nella legislazione.

Disposizioni sull'utilizzo dei dati

VBZ consiglia di disciplinare nell'ambito della mobilità multimodale anche le questioni tecniche dell'utilizzo di dati, segnatamente la loro standardizzazione, raccolta e leggibilità elettronica (automatizzazione). A tutela dei dati personali si dovrebbero avere due registri separati di dati (personali e non). Inoltre deve essere chiaro sin dal principio quali dati sono aperti e quali no.



FFS e zb ritengono che la modifica dell'articolo 19 prevista dall'avamprogetto ne debba comportare una dell'articolo 16a Lferr.

Revisione della legge sulla protezione dei dati

FER e Privatim rimandano alla revisione in corso della legge sulla protezione dei dati con la quale, sulla scia del diritto in materia vigente a livello europeo, si rafforza la protezione dei dati in Svizzera, in particolare anche i diritti individuali degli interessati. Il progetto in questione è al momento pendente presso le Camere federali. La discussione circa un cambiamento di sistema per le imprese di trasporto dei TP è pertanto ritenuta prematura.

Parità di trattamento di tutti i fornitori di mobilità

IGöV Ostschweiz reclama norme paritarie per tutti i fornitori in quanto a protezione dei dati.



3.5. Domande sulle ripercussioni nella fase di attuazione

Domanda 6: come valuta le ripercussioni dell'avamprogetto nella fase di attuazione?

Sono giunte valutazioni dell'avamprogetto in merito alle ripercussioni nella fase di attuazione da parte di 73 partecipanti.

Ripercussioni ancora dubbie – necessità di ulteriori chiarimenti

CTP e altri Cantoni (SZ, SO, LU, FR, NW, ZG, SG) considerano l'avamprogetto non sufficientemente maturo e, di conseguenza, le ripercussioni nella fase di attuazione non valutabili in via definitiva. È loro opinione che siano ancora necessari lavori di base, da compiere sui programmi di misure. VD si pone domande circa le conseguenze dell'apertura per le imprese di trasporto e ipotizza una fase pilota quale possibilità di individuarle. PPD e transfair vogliono che siano meglio indicati opportunità e rischi, ovvero chi beneficia in caso di apertura dei sistemi di distribuzione e chi si assume gli oneri. Anche MaaS Global esige ulteriori precisazioni. USIC afferma che l'avamprogetto posto in consultazione propone, in generale, una soluzione su misura per il mercato svizzero, ma che la mancanza di una netta delimitazione tra privatizzazione e liberalizzazione rende più difficoltoso regolamentare gli operatori dell'economia privata e parastatali. USIC, ACS, economiesuisse, hotelleriesuisse e asut chiedono una valutazione dell'impatto normativo.

Difficoltà e mancanza di presupposti per offerte di mobilità multimodale

SOB parte dal presupposto che nella sua forma attuale l'avamprogetto incontrerà resistenza, in particolare da parte del settore dei TP e dei Cantoni, il che causerà ritardi nell'attuazione e ridurrà notevolmente l'influenza dei fornitori di mobilità svizzeri sullo sviluppo di future offerte di mobilità intermodale. FAIRTIQ richiama l'attenzione sul fatto che il solo annuncio di una possibile liberalizzazione della distribuzione ha indotto il settore dei TP ad abolire completamente la provvigione nel trasporto diretto e dall'analisi di possibili scenari conseguenti a tale decisione conclude che esiste la possibilità che si crei un monopolio nella distribuzione dei biglietti del trasporto diretto e probabilmente anche in quelli delle comunità tariffarie. Ciò soffocherebbe la concorrenza attualmente in atto e renderebbe improbabile la realizzazione di progressi in un settore che, sotto il profilo tecnologico, ha ancora un enorme potenziale di aumento dei benefici per la clientela. Una situazione del genere va evitata. its-ch individua, tra le sfide, la rapida attuazione, la contemporanea garanzia di assenza di discriminazione, il finanziamento di cambiamenti dei sistemi centrali di distribuzione e l'attuazione degli spostamenti anonimi. ASTAG, FRS, VFAS e TCS sono a favore di un'attuazione veloce, sotto la regia del DATEC, ovvero dell'UFT, con il doveroso coinvolgimento di terzi. CTP come pure i Cantoni SO, LU, FR, SG, GR, SZ, NW, ZG ritengono invece che un ritardo dell'avamprogetto sia accettabile, se le imprese di trasporto garantiscono l'apertura della piattaforma NOVA. VFAS pretende una soluzione il più possibile snella e semplice, affinché venga garantita l'attrattività per i fornitori privati e creato un valore aggiunto per il mercato e i consumatori. zb, RhB, FFS e TVDK scrivono che le previste disposizioni di legge potrebbero essere facilmente concretizzate nell'ambito di una normativa di settore, considerato che i TP dispongono già dei necessari organi decisionali ed esecutivi, quali UTP o ch-direct. CSA parteggia per un'introduzione graduale. ZH e diversi partecipanti dal settore dei TP (VBZ, VBG, SBW, VZO, SZU, ct-svizzera, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG) credono che l'obiettivo della mobilità multimodale non possa essere raggiunto con quest'avamprogetto, incentrato unilateralmente sull'apertura della distribuzione nei TP. Per un'attuazione di successo ritengono sia prerogativa fondamentale la contemporanea apertura delle infrastrutture di distribuzione di tutti i fornitori di mobilità.



Nuove offerte / Sistema globale dei trasporti

SH, AR, GR, UR e GL sono convinti che l'avamprogetto susciterà enorme interesse e genererà nuove offerte sul mercato. Tale opinione è condivisa anche da BE, che però non crede che il sostegno allo sviluppo delle infrastrutture di distribuzione e di dati darà l'impulso sperato. SVI ritiene che l'avamprogetto presenti un elevato potenziale sotto il profilo della domanda, in particolare per quanto riguarda l'aumento della scelta del mezzo di trasporto a favore dei TP, il decongestionamento nelle ore di punta mediante il trasferimento del traffico su diversi mezzi di trasporto, lo sgravio di vettori di trasporto, il tutto a beneficio di una rete più efficiente e meglio collegata. Secondo VBZ con l'apertura dei sistemi di distribuzione nei TP c'è da aspettarsi un aumento delle innovazioni nel settore delle offerte multimodali, con un contemporaneo maggior impiego dell'infrastruttura di distribuzione dei TP da parte di terzi e dunque oneri e complessità supplementari in quanto a ripartizione dei ruoli e dei costi tra le imprese di trasporto concessionarie. SVI richiama l'attenzione sul fatto che l'impegno della Confederazione genererà una domanda di base più elevata con ripercussioni sull'intera infrastruttura di trasporto, considerato che strada e rotaia saranno maggiormente sollecitate, e con un aumento dei costi e del consumo di energia. Il legislatore così come i proprietari e i gestori dell'infrastruttura sono chiamati a intervenire per evitare una situazione di questo tipo. LITRA fa notare che si deve riflettere su quale quota di valore aggiunto resti a quale attore di mercato e che si deve stabilire esattamente chi e in che misura partecipa al finanziamento e alla gestione dell'infrastruttura di informazione alla clientela e di distribuzione generalmente accessibile nei TP. BS ritiene che a breve termine l'ampliamento del mercato non sarà pronunciato: con l'adeguamento della norma sulle provvigioni da parte del settore dei TP, infatti, i terzi non guadagnano quasi nulla dalla quota di biglietti. Il Cantone parte però dal presupposto che a medio termine una piattaforma multimodale, esterna o interna al settore, si svilupperà. Resta ancora da capire se il settore dei TP parteciperà compatto o se saranno singole imprese a modellare questo mercato. Quel che è certo è che il settore sarebbe predestinato a recitare un ruolo centrale. GE si attende solo poche ripercussioni considerato che la norma interessa solo le imprese dei TP e che queste hanno già molta esperienza in materia nonché dispongono delle strutture necessarie per definire le condizioni generali. Ritenendo che l'avamprogetto sarà un semplice catalizzatore per la messa a disposizione dei dati dei TP, lo giudica troppo limitato e sostiene l'importanza di coinvolgere rapidamente gli altri fornitori di mobilità per garantire la reciprocità. Il settore dei TP (VZO, AutoPostale, VBG, SZU, ct-svizzera, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG) teme la creazione di incentivi distorsivi nell'impiego della mobilità se gli intermediari della stessa si concentrano su servizi dai margini il più possibile elevati, in contrasto con gli obiettivi politici di trasporto.

Tempi lunghi per lo sviluppo di piattaforme di mobilità multimodale con la partecipazione di tutti i fornitori di mobilità

Diversi Cantoni, tra cui TI, OW, AI o AG come pure FER ritengono che una rapida attuazione o concretizzazione dell'apertura della distribuzione nei TP mediante normative di settore sia opportuna e relativamente semplice da realizzare, mentre l'apertura dei sistemi di dati e di distribuzione di fornitori di mobilità esterni ai TP risulterà decisamente più difficile e più lunga. Anche TG condivide l'opinione che quest'ultima sarà impegnativa, considerandola tuttavia imprescindibile per garantire l'uguaglianza di trattamento delle imprese dei TP. UCS fa presente che l'avamprogetto si basa sul presupposto che tutti apporteranno le proprie offerte per riunirle in una unica. Resta da vedere se si svilupperanno piattaforme di mobilità multimodale; in caso contrario bisogna prendere in considerazione un adeguamento della norma.

Regioni periferiche / ore di morbida / servizio universale

Pro Bahn vede l'avamprogetto come un ampliamento del servizio universale, con il quale è possibile collegare meglio anche le regioni di montagna: più semplice è la struttura di accesso ai TP, più elevato sarà il grado di utilizzo dei mezzi di trasporto, con una conseguente riduzione dei costi grazie alle maggiori entrate. BE scorge una pressione crescente sulla tradizionale distribuzione nei TP con un'ottimizzazione dei costi a carico delle regioni periferiche e di pochi gruppi di utenti poco avvezzi alle



nuove tecnologie. Resta incerto, secondo BE e NE, quanto i servizi di mobilità multimodale contribuiranno a migliorare il collegamento nelle regioni periferiche e nelle ore di morbida: ritengono altrettanto realistici scenari con una riduzione della domanda di TP e aumenti dei costi. Anche VS parte dal presupposto che, da un lato, sulle imprese di trasporto tradizionali nel traffico a lunga distanza e regionale potrebbe venirsi a creare una certa pressione per un'ottimizzazione dei costi a svantaggio dei clienti e delle regioni periferiche; dall'altro lato tuttavia in queste ultime le offerte multimodali potrebbero generare nuovo potenziale e alternative a quelle attuali, con miglioramenti nelle ore di morbida e di punta. ATA teme un indebolimento del servizio universale, alla luce del rischio che, a lungo termine, sul mercato dei trasporti si impongano fornitori di mobilità privati, indebolendo il ruolo delle imprese dei TP e facendo venir meno la delimitazione tra trasporto pubblico e privato. AutoPostale fa notare che proprio le regioni periferiche, le ore di morbida o i mercati di nicchia (ad es. bambini, persone a mobilità ridotta) per le imprese private non rappresentano un incentivo economico-aziendale a proporre nuove offerte multimodali; in questo contesto sono pertanto necessarie misure supplementari a garanzia di un servizio universale, ad esempio TP su richiesta (on demand). Alcuni (RhB, TVDK) chiedono di riesaminare il potenziale e le ripercussioni delle offerte multimodali nelle regioni periferiche e nelle ore di morbida, considerato che in linea di massima queste ultime non risultano interessanti per i fornitori privati.

Ambiente

ATA è convinta che gli obiettivi di sostenibilità possono essere raggiunti solo mediante un chiaro ruolo guida da parte dell'ente pubblico. Pro Bahn è dell'avviso che le offerte di mobilità multimodale non dovrebbero comprendere veicoli ad alte emissioni, siano essi diesel, benzina, SUV in condivisione.

Utenza

PS e Pro Bahn ritengono vantaggiosa una riduzione dei prezzi dei biglietti a favore degli utenti.

Dati

Per JU e AutoPostale, RhB, TVDK e UTP il successo delle offerte multimodali dipende dalla qualità dei dati degli intermediari e dalle condizioni tecniche nello scambio di dati, ovvero dagli investimenti in questo settore.



3.6. Altre osservazioni

Domanda 7a): ha osservazioni su altri contenuti dell'avamprogetto?

Di seguito sono riportate solo le affermazioni che non presentano un nesso diretto con le domande 1–6. Le altre osservazioni figurano nei precedenti, corrispondenti capitoli.

Diritto sulla concorrenza e sui cartelli

CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, SG e SZ sottolineano la necessità di chiarire nell'avamprogetto il rapporto delle normative di settore con il diritto sulla concorrenza e sui cartelli.

Ripercussioni

Secondo ZH e parte del settore dei TP (ZSG, VBG, SBW, VZO, SZU, ct-svizzera, ZVV, TVDK, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero) i contenuti del progetto mancano complessivamente di equilibrio e non si è tenuto sufficientemente conto dei potenziali rischi. Si lamenta inoltre l'assenza di chiari obiettivi e indirizzi di politica dei trasporti. Considerata l'importanza della mobilità multimodale, Trans-Reno chiede più tempo per la pianificazione e una maggiore integrazione dei portatori d'interesse.

Libertà economica

BL propugna il non intervento dello Stato laddove gli attori privati hanno già creato adeguate possibilità multimodali e chiede di completare l'articolo 23a dell'avamprogetto, secondo cui i fornitori di mobilità devono proporre l'intero assortimento dei TP, in modo che un fornitore affermato non possa escludere dalla propria piattaforma l'offerta di una comunità tariffaria o di un'impresa, esercitando pressione sui loro prezzi. Il Cantone ritiene inoltre che ai fini degli obiettivi potrebbe essere nell'interesse dell'ente pubblico orientare il progetto all'offerta piuttosto che alla domanda.

UDC propone lo stralcio dell'articolo 9 capoverso 2 lettera b dell'avamprogetto: secondo il partito, se un'offerta di trasporto con concessione federale non è competitiva sotto il profilo dei prezzi, la legge non deve ostacolare l'ingresso sul mercato di nuovi fornitori privati.

FFS sottolineano l'efficacia delle concessioni nel proteggere i servizi di trasporto dalla concorrenza, mentre la distribuzione, in quanto attività accessoria, può essere sottoposta a loro avviso al diritto sulla concorrenza: in proposito l'impresa cita l'esempio degli istituti cantonali di assicurazione, che non sono tenuti a coinvolgere nell'attività distributiva le compagnie assicurative private benché queste abbiano tutto l'interesse a fornire una soluzione globale alla clientela.

Uber, riferendosi alle verifiche nell'ottica del diritto dei sussidi, rammenta che i fornitori di servizi MaaS, essendo imprese private, non necessariamente sono quotati nelle borse pubbliche e sottoposti a normative sulla pubblicazione di dati e documenti interni.

Costi di accesso all'infrastruttura di distribuzione nei TP

Secondo le associazioni stradali (ad es. ASTAG, FRS, TCS) nella vendita di servizi nei TP o non vanno applicati margini o provvigioni oppure deve essere consentito l'accesso gratuito alla piattaforma Nova, visto che le entrate – a differenza di un'impresa di trasporto dei TP, che le consegue in ogni caso dalla prestazione del servizio – non permettono di coprire la partecipazione ai costi.

FER precisa che il compenso per l'utilizzo dell'infrastruttura deve essere determinato conformemente al rapporto e comunicato all'autorità di vigilanza.



Osservazioni di natura terminologica

UCS non ritiene opportuno sostituire «imprese di trasporto» con «imprese» e sottolinea l'importanza dell'impiego sistematico dei termini «fornitore di mobilità» e «intermediario della mobilità».



Domanda 7b): secondo lei, vi sono temi tenuti in scarsa considerazione?

Di seguito sono riportate solo le affermazioni che non presentano un nesso diretto con le domande 1–6. Le altre osservazioni figurano nei precedenti, corrispondenti capitoli.

Ulteriore approfondimento di rischi e opportunità

Circa la metà dei partecipanti (CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, TI, SG, NE, AG, VS, UR, OW, SH, SZ, AR, GR, GL, BE, GE, zb, RhB, ZVB, VZO, FFS, TVDK, TransReno, UTP, ATA) osserva che restano da chiarire numerose questioni relative ai rischi e alle opportunità, in particolare per quanto concerne le **ripercussioni su ripartizione modale, domanda di TP e imprese dei TP**, anche in termini di aumento dei costi per i poteri pubblici.

Un terzo circa (NE, UR, OW, SH, AG, AR, ZH, VBZ, VBG, TransN, SBW, VZO, SZU, ct-svizzera, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG) lamenta l'assenza di una sorta di «**freno d'emergenza**» da applicare in caso di conseguenze negative per il settore dei TP.

CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, SZ e GR scrivono che il progetto consente uno sviluppo del sistema ma non la sua gestione.

Secondo NE, UR, OW, SH, GL e AG è di fatto impossibile prevedere se l'offerta multimodale contribuirà a un miglior servizio nelle **regioni periferiche o nelle ore di morbida** e se favorirà automaticamente un utilizzo più efficiente delle infrastrutture di trasporto. OW fa presente che – come già dimostrato dai TP, che grazie all'approccio di rete consentono di mantenere in vita linee deficitarie – occorre garantire un'offerta minima nelle aree rurali e includerla in una futura revisione, evitando che eventuali risparmi nell'offerta globale comportino riduzioni dell'attuale livello di servizio in queste regioni.

Singoli partecipanti (COMCO, USAM, CTP, SO, LU, NW, FR, ZG, SG, SZ, BE, AG) chiedono di indicare qual è **la soglia limite** per la partecipazione dei fornitori di mobilità e degli utenti affinché gli investimenti risultino convenienti, quanti sono gli intermediari che manifestano interesse e se la domanda della clientela è sufficiente. BE osserva una situazione di squilibrio sul fronte dei fornitori di mobilità, ritenendo insufficienti i dati sull'identità degli altri fornitori, sull'entità della domanda dei clienti e sull'interesse degli intermediari a proporre offerte multimodali. FAIRTIQ ricorda che le imprese dei TP stanno **sopprimendo le provvigioni**: nell'avamprogetto apparentemente non se ne tiene conto ed è quindi necessario ovviare quanto prima alle conseguenze.

Osservazioni attinenti al diritto sulla concorrenza

Secondo COMCO il progetto non può dare per acquisito un aumento della concorrenza nella mobilità multimodale: sono possibili abusi, posizioni dominanti sul mercato, accordi di cartello e fusioni aziendali e occorre chiedersi se non sia da applicare la legge sui cartelli.

BS si domanda se l'articolo 23a dell'avamprogetto sia sufficiente a impedire accordi con imprese dei TP che consentirebbero l'accesso indiretto di terzi e propone di escluderli espressamente, quanto meno nel rapporto esplicativo, affinché le condizioni di accesso e gli obblighi previsti dall'articolo non vengano aggirati.

Secondo SOB si deve sollecitare il settore dei TP a sviluppare ulteriormente le condizioni di utilizzo di NOVA e NMI: una rapida attuazione riduce il rischio di non auspicabili posizioni egemoniche da parte di grandi gruppi di operatori Internet o fornitori di mobilità.



Ampliamento dell'oggetto

UR sostiene che non si sia tenuto adeguatamente conto delle procedure e modalità di pagamento.

Secondo ZH e vari attori del settore dei TP (VBZ, VBG, SZU, ZSG, SBW, VZO, ct-svizzera, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG) un progetto dedicato alla mobilità multimodale deve includere tutti i fornitori di mobilità e non è questo il caso, se la Confederazione opta per una modifica della LTV. A loro avviso, inoltre, non basta regolamentare gli aspetti della distribuzione, ma bisogna considerare anche le ripercussioni che la mobilità multimodale, ovvero l'apertura dell'infrastruttura per la distribuzione nei TP, può avere sui dati dei clienti. VD auspica che le condizioni di accesso e di utilizzo dei dati rilevati, prodotti o conservati dall'ente pubblico o da imprese sovvenzionate siano disciplinate nell'ambito di un'apposita politica pubblica, dal momento che in una società digitale questi dati rappresentano una nuova forma di infrastruttura (patrimonio).

Altri partecipanti (CTP, SO, LU, NW, FR, ZG, SG, SZ, ATA) chiedono di stabilire quali sono i compiti e gli obblighi del servizio universale e dei fornitori privati in un sistema di trasporto multimodale e quali i ruoli e le competenze della Confederazione e dei Cantoni nel governance del traffico e dei dati ed esortano a coinvolgere i Cantoni, le città e i Comuni nella realizzazione della mobilità multimodale.

Secondo BL non si è tenuto sufficientemente conto dei requisiti minimi per la distribuzione: tra i fattori di successo per l'utilizzo dei TP e delle offerte multimodali il Cantone annovera una riduzione degli ostacoli per l'accesso ed esige che in ogni punto di distribuzione (digitale) si possa acquistare un assortimento prestabilito senza dover possedere conoscenze preliminari o indicare i propri dati personali. UTP e TRAVYS sono dell'avviso che non sia stata adeguatamente affrontata la tematica dell'accesso alla distribuzione di fornitori della mobilità esterni ai TP. MaaS Global ritiene che il progetto debba attribuire maggiori possibilità di controllo e d'intervento all'UFT e critica il fatto che la legge non preveda alcun termine per l'apertura dei titoli di trasporto e dei dati dei TP ai fornitori terzi; secondo la società, inoltre, nella legge va stabilito l'obbligo per tutti gli operatori di trasporto di aprire i propri sistemi. Alcuni partecipanti (UR, USAM, economiesuisse, ASTAG, FRS, hotelleriesuisse, asut) auspicano un coordinamento con le attuali app per la mobilità, che integri ad esempio le offerte combinate già disponibili come il Park+Ride.

Inclusion Handicap sottolinea che la mobilità multimodale deve tener presenti gli interessi dei disabili, garantendo ad esempio l'accesso generalizzato. AGILE.CH esige che siano inclusi i servizi di trasporto destinati ai disabili e propone di integrare la legge sui disabili nell'articolo 9 capoverso 2 dell'avamprogetto. Secondo quest'associazione anche nella mobilità multimodale vanno osservati i principi del *disability mainstreaming* (ovvero il considerare la disabilità come un aspetto non speciale ma inserito in un contesto di sviluppo inclusivo), affinché tutti i fornitori offrano servizi accessibili senza barriere e non vi siano operatori specificamente dedicati ai disabili: a suo avviso, solo così è possibile garantire l'accessibilità senza discriminazioni di tutte le offerte nonché condizioni di concorrenza. AGILE.CH propone inoltre di completare l'articolo 23a capoverso 4 dell'avamprogetto, secondo cui gli intermediari della mobilità possono liberamente definire i propri prezzi, stabilendo che la definizione deve essere non discriminatoria. Secondo l'associazione, infine, le agevolazioni per i viaggiatori disabili non devono essere sottoposte a supplemento.

Singoli partecipanti (JU, BS, BL, SAB, MaaS Global) chiedono di tener conto del traffico transfrontaliero. Secondo HKBB e TPG va presa in considerazione anche l'aviazione.

Ambiente, tecnologie e innovazione

Secondo alcuni partecipanti (SP, BL, SSR, ATA, Pro Bahn) si deve integrare una disposizione specifica in materia ambientale che imponga ai fornitori di sviluppare offerte per quanto possibile ecologiche, sostenibili e conformi allo stato attuale della tecnica.



Per economie svizzese, asut e hotellerie svizzese la disciplina del progetto in materia di tecnologie è troppo specifica: prevedere nella legge la piattaforma Nova è considerato problematico, poiché si determinerebbero vincoli di sistema; ritengono che l'approccio debba essere dinamico e incentivare interfacce aperte, consentendo così diverse modalità di scambio delle informazioni. La normativa prospettata deve essere neutrale sotto il profilo tecnologico anche secondo l'USAM, la quale ritiene inoltre che i relativi dati di base vadano forniti in modo finanziariamente neutro, ovvero tutt'al più a prezzi che coprano i costi.

VBZ e AutoPostale reputano indispensabile che la Confederazione sviluppi ulteriormente le condizioni generali per le innovazioni delle imprese di trasporto concessionarie (ITC), rilevando che il loro attuale mandato di prestazioni comprende la sola attività tradizionale ed è d'ostacolo allo sviluppo di nuovi prodotti e servizi. Si chiedono inoltre se le offerte di mobilità esterne ai classici TP concessionari non siano da integrare nel sistema tariffario di questi ultimi, visto che in particolare il servizio nelle regioni periferiche per i privati non è interessante sotto il profilo economico ed è perciò garantito dai TP; a loro avviso, per far sì che questi ultimi offrano un servizio più efficiente e conforme alla domanda in tali regioni occorre adeguare gli obblighi previsti nella LTV e nella LDis.

Collaborazione con Cantoni e ITC

TPG suggerisce che la Confederazione sovvenzioni o sponsorizzi in modo mirato progetti pilota di ITC metropolitane per attuare l'obiettivo generale del progetto. TPG e TL, che hanno maturato le prime esperienze con i servizi MaaS e si dicono particolarmente interessate a collaborare con i Cantoni, propongono di prevedere la possibilità di partenariati pubblico-privato (PPP) con imprese internazionali, ritenendoli una forma di collaborazione utile a garantire un'adeguata mobilità, grazie da un lato a collegamenti internazionali e all'accesso a tecnologie più avanzate e dall'altro al radicamento sul territorio e a una reale cooperazione con gli attori locali: ciò permetterebbe un miglior «ritorno degli investimenti» per le parti interessate, che non avrebbero più bisogno di investire in veicoli propri e potrebbero approfittare dei formidabili progressi tecnologici come quelli offerti dalle città intelligenti. Reputano inoltre necessario introdurre sin dall'inizio strumenti giuridici globali, alla luce delle enormi possibilità finanziarie dei giganti del web (GAFAM), e considerare aspetti di natura fiscale e sociale, in particolare connessi all'«uberizzazione» dei posti di lavoro nel settore e all'assoggettamento delle offerte al fisco svizzero.



Allegato 1: elenco dei partecipanti alla consultazione

Abbreviazione	Mittenti
1.	Kantone / Cantons / Cantoni
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
GL	Regierungskanzlei des Kantons Glarus
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
CTP	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs / Conférence des directeurs cantonaux des transports publics / Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici
2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis poli- tiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell'Assemblea federale
PPD	CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz / PDC Parti démo- crate-chrétien suisse / PPD Partito popolare democratico svizzero
PLR. Liberali	FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. Liberali
PS	SP Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero



I Verdi	Grüne Partei der Schweiz / Parti écologiste suisse / Partito ecologista svizzero
UDC	SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre / UDC Unione Democratica di Centro
Associazioni mantello	
3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui oeuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete / Groupement Suisse pour les régions de montagne / Gruppo svizzero per le regioni di montagna
UCS	Schweizerischer Städteverband / Union des villes suisses / Unione delle città svizzere
4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui oeuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dell'economia
economiesuisse	Economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen / Fédération des entreprises suisses / Federazione delle imprese svizzere / Swiss business federation
USS	Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
USAM	Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (USAM) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
Settore dei trasporti pubblici	
5.	Nach PBG abgegoltenen Transportunternehmen / entreprises de transport indemnisées en vertu de la LTV / Imprese di trasporto beneficiarie di indennità secondo la LTV
AutoPostale	PostAuto Schweiz AG / CarPostal Suisse / AutoPostale Svizzera
RhB	Rhätische Bahn AG
SBW	Stadtbus Winterthur
FFS	Schweizerische Bundesbahnen AG / Chemins de fer fédéraux suisses / Ferrovie Federali Svizzere
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG
TPF	Transports publics fribourgeois Trafic SA
TPG	Transports publics genevois
TRAVYS	Transports Vallée-de-Joux-Yverdon-les-Bains – Sainte-Croix SA
TransN	Transports Publics Neuchâtelois SA
VBG	Verkehrsbetriebe Glattal AG
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
STI	Verkehrsbetriebe STI AG
VZO	Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland AG
zb	Zentralbahn AG
ZSG	Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft AG



ZVB	Zugerland Verkehrsbetriebe AG
6.	Verbände Schweiz / Communautés tarifaires suisses / Comunità tariffali svizzere
Onde Verte	Communauté tarifaire neuchâteloise
engadin mobil	engadin mobil
Libero	Libero-Tarifverbund
ct-svizzera	öV-Verbände Schweiz / CT-Suisses / ct-svizzera
A-Welle	Tarifverbund A-Welle
BeoAbo	Tarifverbund Berner Oberland
TVDK	Tarifverbund Davos Klosters
TransReno	TransReno Tarifgemeinschaft von Landquart bis Rhäzüns
tnw	Tarifverbund Nordwestschweiz
VVL	Verkehrsverbund Luzern
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund
7.	Organisationen der öV-Branche / Organisations du secteur des TP / Organizzazioni del settore die TP
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr / Service d'information pour les transports publics / Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
UTP	Verband öffentlicher Verkehr / Union des transports publics / Unione dei trasporti pubblici
ch-direct	Direkter Verkehr Schweiz / Service direct suisse / Servizio diretto svizzero
Organizzazioni	
7.	Organisationen / organisations / organizzazioni
asut	Schweizerischer Verband der Telekommunikation / Association Suisse des Télécommunications / Associazione svizzera delle telecomunicazioni / Swiss Telecommunications Association
MaaS Alliance	Mobility as a Service Alliance
FAIRTIQ	FAIRTIQ
FER	Fédération des Entreprises Romandes
FRC	Fédération romande des consommateurs
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals / Syndicat du personnel des transports / Sindacato del personale dei trasporti
HKBB	Handelskammer beider Basel
Inclusion Handicap	Dachverband der Behindertenorganisation Schweiz / Association faitière des organisation Suisse de personnes handicapées / Associazione mantello svizzera delle organizzazioni di persone con disabilità
CITraP	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr / Communauté d'intérêts pour les transports publics / Comunità d'interesse per i trasporti pubblici
its-ch	intelligent transport systems switzerland
Pro Bahn	Pro Bahn Schweiz / Pro Rail Suisse / Pro Bahn Svizzera
SVI	Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten / Association suisse des ingénieurs et experts en transports / Associazione svizzera degli ingegneri ed esperti del traffico



ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband / Association Suisse des Transports routiers / Associazione svizzera dei trasportatori stradali
CSA	Schweizerischer Seniorenrat / Conseil suisse des aînés / Consiglio svizzero degli anziani
SvizzeraMobile	SchweizMobil / SuisseMobile / SvizzeraMobile
FRS	strasseschweiz Verband des Strassenverkehrs / Routesuisse Fédération routière suisse / stradasvizzera Federazione stradale svizzera
Swisscom	Swisscom AG
TCS	Touring Club der Schweiz / Touring Club Suisse / Touring Club Svizzero
Uber	Uber
ATA	Verkehrs-Club der Schweiz / Association transports et environnement / Associazione traffico e ambiente
COMCO	Wettbewerbskommission / Commission de la concurrence / Commissione della concorrenza
9.	Organizzazioni non interpellate
Centre Patronal	Centre Patronal Schweiz / Centre Patronal Suisse / Centre Patronale Svizzera
AGILE.CH	Die Organisationen von Menschen mit Behinderungen / Organisations de personnes avec handicap / Organizzazioni di persone con handicap
hotelleriesuisse	hotelleriesuisse Swiss Hotel Association
ASSL	Schweizerischer Leasingverband / Association Suisse des Sociétés de Leasing / Associazione Svizzera delle Società di Leasing
Privatim	Konferenz der schweizerischen Datenschutzbeauftragten / Conférence des Préposées suisses à la protection des données / Conferenza degli incaricati svizzeri per la protezione dei dati
transfair	transfair
IGöV Ostschweiz	Interessensgemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz
USIC	Schweizerische Vereinigung beratender Ingenieurunternehmungen / Union Suisse des Sociétés d'Ingénieurs-Conseils / Unione Svizzera degli Studi Consulenti d'ingegneria / Swiss Association of Consulting Engineers
VFAS	Verband freier Autohandel Schweiz / Association suisse du commerce automobile indépendant / Associazione svizzera dei commercianti di veicoli indipendenti / swiss associations of independent vehicle traders
MaaS Global	MaaS Global
Railgate	Railgate



Allegato 2: questionario relativo all'avamprogetto Servizi di mobilità multimodale

Obiettivi

- 1) Condividi gli obiettivi generali dell'avamprogetto?

Disposizioni di legge

- 2a) Condividi l'obiettivo del nuovo articolo?
- 2b) Condividi i principi di non discriminazione, trasparenza e assunzione dei costi stabiliti per l'accesso ai dati e alla distribuzione?
- 2c) Come valuta il possibile sostegno della Confederazione alla realizzazione di infrastrutture di dati e di distribuzione che servano a ridurre gli ostacoli per l'accesso al mercato digitale da parte dei fornitori di mobilità?

Accesso controllato alla distribuzione dei TP?

- 3) Condividi la proposta secondo cui, una volta fissate chiare condizioni generali, gli intermediari della mobilità esterni ai TP possono vendere autonomamente biglietti di questo tipo di trasporti e accedere alla loro infrastruttura di distribuzione?

Condizioni generali

- 3.1a) Ritiene che la governance (Chi disciplina qualcosa in un determinato processo? Chi ne garantisce l'applicazione?) sia un meccanismo adeguato per definire l'accesso al mercato della distribuzione dei TP?
- 3.1b) Ritiene che sia efficace lasciare principalmente al settore dei TP il compito di concretizzare le prescrizioni di legge?
- 3.1c) Ritiene che la CAF (in futuro ComFerr) sia un organo idoneo di vigilanza sul mercato?

Accesso alla distribuzione / all'infrastruttura di distribuzione dei TP

- 3.2a) Ritiene che siano adeguate le condizioni di accesso (obbligo di notifica e stabile organizzazione in CH) per la vendita di biglietti dei TP?
- 3.2b) A suo avviso, i diritti e gli obblighi concernenti la vendita di biglietti dei TP sono ripartiti in modo equilibrato tra imprese dei TP e intermediari della mobilità?
- 3.2c) Ritiene giustificato che le imprese dei TP non siano obbligate per legge a rendere tutti gli assortimenti accessibili alla vendita da parte di terzi?



3.2d) Ritiene opportuno che gli intermediari della mobilità paghino alle imprese dei TP il prezzo regolare per i biglietti dei TP stessi, ma che siano liberi di definire i prezzi per i loro utenti?

Apertura della distribuzione di altri fornitori di mobilità

- 4a) Condivide l'obiettivo a lunga scadenza secondo il quale tutti i fornitori di mobilità apriranno i loro sistemi di distribuzione?
- 4b) Sarebbe d'accordo se anche gli altri fornitori di mobilità esterni ai TP fossero tenuti per legge ad aprire i loro sistemi di distribuzione?

Modifiche del trattamento di dati da parte delle imprese dei TP

- 5a) È d'accordo che alle imprese dei TP, salvo se agiscono a titolo sovrano limitando i diritti o la libertà delle persone, non debba più essere applicato il diritto sulla protezione dei dati previsto per gli organi federali bensì quello per le persone private?
- 5b) Ritiene che l'avamprogetto tuteli in misura sufficiente gli interessi dei viaggiatori per quanto riguarda la protezione dei loro dati personali?
- 5c) Che cosa si figura concretamente riguardo alle offerte non discriminatorie che le imprese dei TP devono prevedere per i viaggi con o senza indicazione di dati personali?
- 5c) Ha altre richieste nell'ambito della protezione dei dati?

Ripercussioni nella fase di attuazione

- 6) Come valuta le ripercussioni dell'avamprogetto nella fase di attuazione?

Altre osservazioni

- 7a) Ha osservazioni su altri contenuti dell'avamprogetto?
- 7b) Secondo lei, vi sono temi tenuti in scarsa considerazione?