

Public Affairs e regolamentazione · Hilfigerstrasse 1 · CH-3000 Berna 65

Ufficio federale dei trasporti UFT
3003 Berna

Per e-mail a: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 3 maggio 2022

**Procedura di consultazione relativa alla legge federale sull'infrastruttura di dati sulla mobilità (LIDMo):
presa di posizione delle FFS.**

Gentili signore, egregi signori,

vi ringraziamo per averci chiesto di prendere posizione in merito alla legge. Le FFS condividono gli obiettivi della Confederazione, in particolare la promozione di offerte di mobilità multimodali e sostenibili tramite l'interconnessione degli attori e lo scambio di dati sulla mobilità. Anche le FFS si impegnano per queste richieste. Insieme a vari partner stiamo lavorando per incrementare la ripartizione modale a favore dei trasporti pubblici, offrendo in tal modo un contributo importante a una mobilità in Svizzera più rispettosa del clima.

Riteniamo che l'infrastruttura nazionale di interconnessione dei dati sulla mobilità (NADIM) sia lo strumento idoneo per portare avanti queste iniziative. Il settore della mobilità ha bisogno di un'infrastruttura di questo genere. I primi progetti pilota della Rete dei trasporti CH e i primi casi di applicazione per una futura NADIM, che controlla per conto dell'UFT il servizio commerciale SKI insediato presso le FFS, hanno mostrato il potenziale esistente di un'infrastruttura di interconnessione dei dati sulla mobilità. In riferimento al progetto, le richieste principali presentate dalle FFS sono le seguenti:

La Rete dei trasporti CH funziona molto bene e deve essere ulteriormente sviluppata.

La rappresentazione digitale spaziale delle reti di trasporto è utile ed è in uso già oggi. Swisstopo ha realizzato con successo una base di geodati armonizzata, alla quale è possibile e opportuno collegare la NADIM. Le FFS riconoscono l'utilità di una tale base di dati uniforme e sono liete di mettere a disposizione i propri dati sulla rete di trasporto. È importante eliminare le ridondanze, motivo per cui si deve adottare con coerenza il principio *once only*, come

FFS SA

Public Affairs e regolamentazione
Hilfigerstrasse 1 · 3000 Berna 65 · Svizzera
meier.bernhard@sbb.ch / www.ffs.ch

concordato anche nel programma federale Gestione dei dati a livello nazionale. Le FFS sono favorevoli all'ulteriore sviluppo della Rete dei trasporti CH sotto la guida di Swisstopo.

Parere favorevole per la NADIM, che deve essere limitata a una semplice interfaccia per lo scambio di dati e non deve includere funzioni di distribuzione.

Attraverso piattaforme e app, la clientela deve ricevere offerte di mobilità multimodali che siano interessanti, innovative e interconnesse. Come già avviene, in questo ambito deve operare la concorrenza. Concordiamo con la Confederazione sul fatto che il presupposto per offerte di questo genere debba essere un'interfaccia dati. A nostro parere, per la NADIM è sufficiente un semplice standard di scambio dati. I partecipanti possono rendere accessibili i propri dati in base a questo standard. I dati restano presso i vari partecipanti e non vengono trasferiti in un contenitore di dati centrale. Riteniamo non siano necessarie funzioni quali la conservazione e il trattamento a livello centrale di dati o servizi, che quindi non devono far parte della NADIM in quanto farebbero concorrenza alle soluzioni per i clienti finali.

Se invece si integrassero nella NADIM anche funzioni di distribuzione, a questo punto i trasporti pubblici non potrebbero rivendicare il principio della volontarietà postulato nel messaggio perché, nell'ambito della revisione in corso della LTV, i trasporti pubblici sarebbero vincolati ad aprire a terzi la propria piattaforma di vendita NOVA. I trasporti pubblici si vedrebbero pertanto esposti all'obbligo generale unilaterale di apertura per la distribuzione dei propri biglietti. Tale scenario determinerebbe una evidente disparità di trattamento tra trasporti pubblici e privati e avrebbe notevoli svantaggi concorrenziali per le imprese dei trasporti pubblici.¹

Un semplice standard di scambio di dati è conforme alla normativa vigente in ambito UE², che prevede la possibilità per gli Stati membri di adottare gli standard di scambio dati definiti dall'UE. Le FFS sono convinte che la NADIM debba essere limitata a uno standard per lo scambio dei dati che sia aperto, non discriminante, efficiente e compatibile con l'UE.

La NADIM deve essere attuata e ulteriormente sviluppata con una governance snella.

Per lo sviluppo della NADIM serve una procedura che consenta soluzioni e dinamiche in linea con il mercato. I fornitori e gli intermediari della mobilità direttamente interessati dovrebbero svolgere il ruolo principale nella definizione e nell'ulteriore sviluppo di un'interfaccia aperta per la mobilità. Il settore della mobilità dovrebbe trovare un'intesa su uno standard con regole

¹ Rimandiamo alla presa di posizione delle FFS in merito alla procedura di consultazione sui servizi multimodali per la mobilità del 2019. Esattamente come alcuni Cantoni, imprese di trasporti pubblici, associazioni e partiti, anche le FFS avevano allora dichiarato che un'apertura unilaterale della distribuzione nei trasporti pubblici avrebbe avuto conseguenze negative per la redditività dei trasporti pubblici.

² Regolamento delegato (UE) 2017/1926 della Commissione del 31 maggio 2017 che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale.

chiare ed eque (ad es. TOMP). Successivamente, tale standard potrà essere ulteriormente sviluppato in modo iterativo e testato in progetti pilota. Se necessario, la Confederazione potrà fornire supporto in qualità di moderatore. Un EDM con ampie competenze e grandi risorse rallenterebbe inutilmente il processo e lo renderebbe più complicato. Per contro, le FFS consigliano di affidare il processo a operatori neutrali, affidabili e in linea con il mercato, che a loro volta si devono guadagnare la fiducia degli altri offerenti.

La volontarietà e la parità di trattamento devono essere principi sanciti per legge e applicati con continuità.

La delega completa delle competenze all'EDM equivale a dare carta bianca. Dal momento che la fornitura di dati fondamentali è definita dall'EDM e si sviluppa inevitabilmente in modo dinamico nel mondo digitale in rapida evoluzione, la partecipazione alla NADIM diventa imprevedibile e comporta un rischio notevole per i modelli aziendali basati sui dati. L'eventuale definizione di dati fondamentali dovrebbe essere fissata a livello legislativo. Inoltre, anche il principio della volontarietà viene fortemente relativizzato dalle ampie competenze dell'EDM. È pertanto necessario sancire per legge il principio della volontarietà e, al tempo stesso, farlo valere sia per i fornitori privati di servizi di mobilità che per gli offerenti titolari di concessione.

In generale, in caso di partecipazione alla NADIM dovrebbero valere gli stessi diritti e doveri sia per gli attori privati che per le imprese dei trasporti pubblici. I trasporti pubblici sono già oggi tenuti a mettere a disposizione determinati dati come Open Data. Questa reale disparità di trattamento che esiste per i trasporti pubblici non deve essere intenzionalmente eliminata con la NADIM. Per la gestione dei dati, le imprese di trasporti pubblici hanno bisogno della certezza del diritto, esattamente come le imprese private. Le FFS si attendono la definizione di chiari principi legali concernenti la volontarietà e la parità di trattamento, che valgano per tutti gli attori.

Scarsa considerazione degli aspetti riguardanti la sicurezza e la protezione dei dati.

In linea di principio la responsabilità civile non compete all'EDM e la sovranità sui dati messi a disposizione attraverso la NADIM deve restare in capo al fornitore dei dati. Ciò sarebbe comprensibile se i dati venissero solo scambiati tramite la NADIM e se l'EDM non conservasse tali dati in modo permanente (a prescindere dai dati obbligatoriamente necessari per il funzionamento dello standard di scambio, come elenco dei partecipanti, cache ecc.). In base al progetto, tuttavia, l'EDM deve definire insiemi di dati essenziali, come pure conservarli e trattarli. In tal caso è una contraddizione prevedere che, in presenza di errori, debbano rispondere sempre e solo le imprese e non l'EDM. Nel caso in cui, come previsto, la NADIM offra anche funzioni di distribuzione e quindi sottoponga i dati personali a trattamento, saranno necessarie regole chiare e dettagliate sulla protezione dei dati. Secondo le FFS, se si costituisse un EDM con competenze così ampie, esso dovrebbe assumere anche una responsabilità che sia chiaramente definita a livello legislativo in merito alla sicurezza dei dati, alla responsabilità e alla protezione dei dati.

L'Attività di sistema Informazione alla clientela deve continuare a essere un compito del settore dei trasporti pubblici.

Il servizio commerciale Attività di sistema Informazione alla clientela (SKI) è responsabile della gestione dei dati dei trasporti pubblici nel settore dell'informazione alla clientela. Quale interlocutore centrale, coordina una base di dati per informazioni di viaggio aggiornata, continua, completa, unitaria e armonizzata, assicurando l'elevata qualità dei dati per la clientela. L'eventuale concorrenza di questi compiti svolti da un EDM causerebbe la riduzione delle informazioni alla clientela nei trasporti pubblici. Le FFS si dichiarano favorevoli all'esclusione della SKI dalla LIDMo, affinché questa continui a essere gestita in seno alle FFS.

Una regolamentazione trasversale come la LIDMo è opportuna per promuovere la multimodalità e un incremento della ripartizione modale a favore di una mobilità nel rispetto del clima. Tuttavia, secondo le FFS non è necessario espandere la NADIM e la Rete dei trasporti CH con l'aggiunta di ulteriori elementi per formare un'infrastruttura nazionale di dati sulla mobilità (MODI).

Vi ringraziamo per la considerazione che vorrete accordare alle nostre richieste. Abbiamo l'impressione che la tematica, oltre a essere estremamente complessa dal punto di vista tecnico e del contenuto come pure relativamente a una buona regolamentazione compatibile con il mercato e nel contesto europeo, sia caratterizzata da interessi aziendali di varia natura. Prima di perfezionare il progetto vero e proprio, raccomandiamo alla Confederazione di sottoporre i risultati a ulteriori discussioni approfondite e orientate alla soluzione, insieme agli attori e alle imprese rilevanti e disponibili. Le FFS saranno liete di approfondire le proprie richieste in un colloquio. Lukas Arnold (luca.arnold@sbb.ch) è a disposizione per eventuali chiarimenti.

Cordiali saluti

Vincent Ducrot
CEO

Bernhard Meier
Delegato Public Affairs e regolamentazione

Allegato: Questionario sul progetto posto in consultazione
Copie: Matthias Ramsauer, segretario generale DATEC
Sabine D'Amelio-Favez, direttrice AFF