



PARLAMENTO EUROPEO

2014 - 2019

---

*Documento di seduta*

---

**A8-0183/2015**

12.6.2015

# RELAZIONE

sull'emissione di biglietti multimodali integrati in Europa  
(2014/2244(INI))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Dieter-Lebrecht Koch

PR\_INI

## INDICE

	<b>Pagina</b>
PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	3
MOTIVAZIONE.....	10
ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE.....	14

## PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

### sull'emissione di biglietti multimodali integrati in Europa (2014/2244(INI))

*Il Parlamento europeo,*

- vista la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto<sup>1</sup>,
- visto il regolamento (UE) n. 454/2011 della Commissione relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema "applicazioni telematiche per i passeggeri" del sistema ferroviario transeuropeo<sup>2</sup>,
- vista la direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati<sup>3</sup>,
- vista la comunicazione della Commissione dal titolo "Piano d'azione per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti in Europa" (COM(2008)0886),
- visto il Libro bianco della Commissione del 2011 dal titolo "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM(2011)0144),
- vista la sua risoluzione del 15 dicembre 2011 sul tema "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"<sup>4</sup>,
- visto il documento di lavoro dei servizi della Commissione dal titolo "Towards a roadmap for delivering EU-wide multimodal travel information, planning and ticketing services" (Verso una tabella di marcia per la fornitura di servizi d'informazione, pianificazione e biglietteria di viaggi multimodali a livello UE), (SWD(2014)0194),
- visto il piano d'azione sulla mobilità urbana (COM(2009)0490),
- visto il parere del Comitato economico e sociale europeo,
- visto il parere del Comitato delle regioni,
- visto l'articolo 52 del proprio regolamento,
- vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A8-0183/2015),

---

<sup>1</sup> GU L 207 del 6.8.2010, pag. 2.

<sup>2</sup> GU L 328 del 7.12.2013, pag. 72.

<sup>3</sup> GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

<sup>4</sup> GU C 168 E del 14.6.2013, pag. 72.

- A. considerando che, nonostante gli sforzi già profusi, non è stato ancora conseguito l'obiettivo 22 del Libro bianco del 2011<sup>1</sup>, inteso a garantire spostamenti multimodali fluidi da porta a porta utilizzando sistemi intelligenti, di dimensione multimodale e interoperabile, per la ricerca degli orari, le informazioni, le prenotazioni online e la vendita dei biglietti;
- B. considerando che la maggior parte dei viaggiatori continua a preferire il trasporto individuale, e che, siccome la creazione a livello dell'Unione di servizi di pianificazione degli itinerari di viaggio non sarà di per sé sufficiente a migliorare l'integrazione dei modi di trasporto, ogni singolo modo di trasporto deve aumentare la propria efficienza, sostenibilità e facilità d'uso e che al processo contribuiranno in modo significativo, tra l'altro, l'adozione del quarto pacchetto ferroviario, in quanto assicurerà parità di accesso alle infrastrutture anche ai piccoli operatori, alle PMI e alle start-up, l'adozione del regolamento sui diritti dei passeggeri aerei e della strategia sulle vie navigabili europee, nonché l'attuazione del Cielo unico europeo e dei progetti prioritari di RTE-T;
- C. considerando che, nonostante la Commissione definisca l'emissione di biglietti integrati come una combinazione di diversi metodi di trasporto in un unico biglietto, tale definizione non è sempre condivisa dalle imprese e alcuni fornitori di servizi mirano unicamente a fornire biglietti interoperabili, il che ostacola ulteriori sviluppi nel settore;
1. sottolinea che i servizi d'informazione, di pianificazione in base a un approccio integrato transfrontaliero e di biglietteria per quanto riguarda i viaggi multimodali a livello dell'Unione, in particolare i viaggi di lunga distanza, rappresentano parte della risposta alle importanti sfide poste dal settore europeo dei trasporti – come quelle concernenti la sostenibilità, la multimodalità, il miglioramento della sicurezza in tutti i modi di trasporto, l'efficienza, la redditività, la creazione di posti di lavoro di qualità e la mobilità del lavoro – e apportano pertanto vantaggi in egual misura alla società, all'economia, all'ambiente, alla coesione sociale e al settore del turismo;
  2. sottolinea che i servizi d'informazione, pianificazione e biglietteria di viaggi multimodali integrati a livello dell'Unione forniscono alle imprese europee, in particolare alle PMI e alle start-up, opportunità di innovazione apportando quindi un contributo importante alla competitività globale del mercato unico europeo e al completamento di uno spazio unico europeo dei trasporti;
  3. sottolinea che la mobilità dei cittadini all'interno dell'Unione è un presupposto indispensabile per l'esercizio delle libertà fondamentali e che pertanto i cittadini dovrebbero avere la possibilità di ottenere informazioni esaustive, accurate e neutrali sia sugli orari che sulla disponibilità dei collegamenti di trasporto multimodali e transfrontalieri nel quadro di spostamenti facilitati "da porta a porta" senza soluzione di continuità con elevati standard di confortevolezza, e di prenotare e acquistare i biglietti per tali collegamenti per via elettronica; plaude agli incentivi volti a incoraggiare i viaggiatori a combinare diverse modalità di trasporto disponibili; osserva che nella maggior parte degli Stati membri non esiste ancora la possibilità di acquistare biglietti

---

<sup>1</sup> "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM(2011)0144).

per viaggi nazionali e transfrontalieri nell'UE mediante Internet o applicazioni mobili; ritiene che il geoblocco non dovrebbe essere consentito;

4. sottolinea l'importanza per gli utenti di ottenere un unico biglietto per ogni viaggio multimodale e ritiene che un accesso equo e paritario ai dati sul traffico e sugli spostamenti multimodali, ossia la messa a disposizione dei viaggiatori di informazioni complete, facilmente accessibili, neutrali, affidabili e in tempo reale, sia un presupposto indispensabile dei sistemi integrati di biglietteria, e sottolinea che è fondamentale che le misure a tal fine, onde garantire l'equità delle stesse, siano accompagnate dall'internalizzazione dei costi esterni per tutti i modi di trasporto e da informazioni sulle prestazioni ambientali dei vari modi;
5. osserva che i consumatori dovrebbero ricevere sempre informazioni trasparenti sui prezzi; sottolinea pertanto che i sistemi di prenotazione e pagamento dovrebbero indicare chiaramente il prezzo totale del biglietto per ciascun viaggio selezionato, inclusi gli elementi obbligatori come imposte e oneri; pone in rilievo l'importanza di disporre di piattaforme informatiche innovative che riducano le spese complessive di prenotazione e di transazione nonché di consentire una varietà di opzioni di pagamento per l'acquisto di biglietti di viaggio; invita l'UE e gli Stati membri a compiere ulteriori sforzi per limitare gli oneri associati all'utilizzo delle carte di credito o altre forme ragionevoli di pagamento per i servizi di trasporto pubblico;
6. sottolinea che l'incompatibilità e l'incoerenza dei livelli di dati nonché l'eterogeneità e l'assenza di interoperabilità tra i formati di dati e i protocolli di scambio di dati minano l'esistenza di servizi d'informazione, pianificazione e biglietteria di viaggi multimodali integrati nell'UE e creano costi aggiuntivi; invita la Commissione ad assicurare che qualsiasi azione normativa stia al passo con i rapidi sviluppi nel settore dei trasporti e non crei un onere superfluo;
7. si compiace degli sforzi del settore pubblico e privato intesi a creare servizi di pianificazione degli itinerari di viaggio, unitamente agli standard aperti e alle interfacce necessari, ma osserva che molti di questi servizi coprono soltanto regioni o paesi specifici e sono solo raramente multimodali; invita pertanto, quale primo passo, i prestatori di servizi di trasporto e di servizi di pianificazione di itinerari a sfruttare le sinergie esistenti e a concentrarsi maggiormente sulla fornitura di soluzioni di biglietteria su misura per i servizi di pianificazione degli itinerari di viaggio di dimensione multimodale e transfrontaliera, prestando particolare attenzione alla lingua in cui sono offerti tali servizi, tenendo in considerazione l'utilizzo delle lingue minoritarie e combinando il trasporto di lunga percorrenza con il trasporto locale, incluso il "primo e ultimo miglio", ad esempio perfezionando i diversi sistemi per rafforzarne l'interoperabilità e consentire la comunicazione tra di essi; invita la Commissione a utilizzare i corridoi della rete transeuropea di trasporto quale progetto pilota per l'identificazione dei flussi di passeggeri e delle potenzialità per i servizi d'informazione, pianificazione e biglietteria di viaggi multimodali;
8. invita la Commissione a elaborare una banca dati di buone pratiche relative a progetti messi in atto a livello locale, regionale o nazionale, le quali fungano da base per l'attuazione di tali progetti in tutta l'UE;

9. sottolinea che la semplicità e la comodità di acquisto offerte dai sistemi di biglietteria integrati multimodali attirerà un maggior numero di passeggeri verso il trasporto collettivo, determinando un aumento della loro soddisfazione e apportando vantaggi alle aziende di detto settore;
10. chiede alla Commissione, per quanto riguarda i servizi di biglietteria integrati multimodali, di adottare le misure necessarie per creare un quadro chiaro, sostenendo e facilitando gli sforzi in atto delle parti interessate e delle autorità competenti, gli accordi già stipulati e il carattere innovativo dei prodotti e dei servizi offerti e, qualora entro il 2020 non si registri alcun progresso significativo nella creazione di sistemi di biglietteria integrati transfrontalieri multimodali e interoperabili, invita la Commissione, sulla base dei progressi già compiuti e delle iniziative volontarie già introdotte, a prendere provvedimenti legislativi attraverso l'introduzione di norme minime e di un calendario;
11. sottolinea il ruolo attivo e la responsabilità degli enti locali e regionali riguardo al "primo e ultimo miglio" nei viaggi; ritiene pertanto fondamentale che tali enti siano coinvolti tanto nell'attuazione delle singole misure e nel relativo monitoraggio, quanto nell'assicurare che il sistema nel suo complesso funzioni in modo efficace; alla luce di quanto sopra esposto, invita le autorità competenti negli Stati membri a:
  - introdurre entro il 2020, in stretta collaborazione con i rappresentanti del settore dei trasporti, sistemi nazionali di informazione aggiornati sugli orari e sulle tariffe in base a interfacce aperte in cui convergano i dati di viaggio dei trasporti pubblici regionali e urbani gestiti da aziende pubbliche e private, e continuare ad aggiornare regolarmente tali sistemi,
  - garantire che entro il 2020 tutti i mezzi di trasporto pubblico locale siano dotati di sistemi intelligenti per la trasmissione delle informazioni in tempo reale sulla posizione del veicolo di trasporto e che tale requisito rappresenti una delle specifiche nei bandi di gara,
  - prevedere entro il 2024 la creazione, sulla base di interfacce aperte, di una rete transfrontaliera di sistemi nazionali di informazione sugli orari e le tariffe, che fornisca informazioni in tempo reale sugli orari delle aziende pubbliche di trasporto locale e sia resa accessibile agli operatori, ai fornitori di servizi di pianificazione di itinerari e ai consumatori;
12. concorda con la Commissione sul fatto che, per realizzare servizi di informazione, pianificazione degli itinerari di viaggio e biglietteria relativi a spostamenti multimodali in tutta l'Unione, è indispensabile che tutti i fornitori di servizi d'informazione, pianificazione e biglietteria, incluse le PMI e le start-up, possano avere un accesso equo, aperto e paritario a dati completi e in tempo reale sul traffico e gli spostamenti multimodali, e invita la Commissione a presentare una proposta affinché tutti i fornitori siano tenuti a mettere a disposizione, a condizioni eque e paritarie, tutte le informazioni necessarie per la messa in atto di servizi più completi, dando quindi ai viaggiatori una scelta autentica e accessibile tra i collegamenti più sostenibili, economicamente più

convenienti o più veloci, senza compromettere gli interessi commerciali delle parti interessate;

13. sottolinea che, conformemente alla politica sulla concorrenza dell'UE, spetta alla Commissione individuare e contrastare ogni rischio potenziale di monopolizzazione delle informazioni da parte dei fornitori di servizi di informazione e di biglietti multimodali; aggiunge che la Commissione dovrà altresì garantire che la quota destinata alla remunerazione del servizio di biglietteria elettronica non assuma proporzioni tali da penalizzare le aziende che effettuano il trasporto di passeggeri;
14. chiede l'istituzione di una piattaforma per il dialogo che coinvolga tutti i rappresentanti del settore dei trasporti e le autorità competenti a livello locale, regionale, nazionale ed europeo, allo scopo di identificare soluzioni adeguate per la progressiva introduzione in tutta l'Unione di sistemi di biglietteria elettronica interoperabili, tenendo conto dell'intero ciclo di viaggio, dalla pianificazione dell'itinerario all'acquisto dei biglietti, e di individuare e affrontare i problemi di distribuzione proporzionata dei proventi della vendita dei biglietti e di ripartizione degli oneri in caso di controversie tra le parti; ritiene che tali soluzioni dovrebbero essere sviluppate dal mercato senza imporre ai gestori e ai passeggeri costi sproporzionati; invita la Commissione a promuovere con vigore, attraverso il cofinanziamento dell'UE, le sinergie in tale ambito tra le reti di telecomunicazione e di trasporto transeuropee;
15. sottolinea che i diritti dei passeggeri europei sono limitati nella misura in cui si applicano separatamente a ciascun singolo contratto di trasporto, ma, quando un viaggio prevede tratte transfrontaliere o trasporto multimodale, i diritti dei passeggeri non possono essere garantiti in modo consueto ed esorta pertanto la Commissione ad accogliere la richiesta del Parlamento, contenuta nella risoluzione sulla tabella di marcia del 2011<sup>1</sup>, relativa a una Carta dei diritti del passeggero che valga per tutte le modalità di trasporto, e a presentare entro la fine del 2017 una proposta in tal senso, contenente una sezione distinta sui viaggi multimodali, con una tutela chiara e trasparente dei diritti dei passeggeri nel contesto multimodale tenendo conto della specificità di ogni modalità di trasporto, e sull'emissione di biglietti multimodali integrati;
16. sottolinea l'importanza cruciale, in termini di mobilità sociale e in considerazione del cambiamento demografico in Europa, della parità di accesso senza ostacoli ai trasporti per tutti e in particolare per le persone vulnerabili, e chiede che sia prestata maggiore attenzione alle esigenze delle persone con disabilità o a mobilità ridotta nonché alle particolari necessità delle persone anziane per quanto attiene all'accesso alle informazioni prima e nel corso del viaggio, all'acquisto dei biglietti e ai sistemi di prenotazione e pagamento, inclusa la possibilità di prenotare spazi per sedie a rotelle; accoglie con favore la tabella di marcia della Commissione relativa all'atto europeo sull'accessibilità e le opportunità offerte dall'azione legislativa volta ad eliminare le barriere economiche e sociali per i disabili; esorta la Commissione a considerare la problematica delle barriere nei trasporti nel quadro degli sforzi intesi a migliorare l'accessibilità;

---

<sup>1</sup> Risoluzione del Parlamento europeo, del 15 dicembre 2011 sul tema "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (GU C 168 E, del 14.6.2013, pag. 72).

17. sottolinea l'importanza di salvaguardare diversi modelli di definizione dei prezzi e diverse opzioni di pagamento (bonus, sconti, ecc.), in modo da garantire che determinati gruppi sociali (disoccupati, pensionati, studenti, famiglie numerose, persone con basso reddito e altri gruppi sociali svantaggiati) possano beneficiare di sistemi di emissione di biglietti multimodali nell'UE;
18. osserva che i sistemi d'informazione sui trasporti multimodali dovrebbero essere di facile utilizzo e quindi integrati da cartine e dati geografici aggiornati;
19. chiede di continuare a sostenere gli operatori che propongono soluzioni innovative, non solo mantenendo ma anche ampliando le relative opportunità di finanziamento dell'Unione, quali, ad esempio, il programma di innovazione 4 di Shift2Rail nell'ambito del programma Orizzonte 2020 e il meccanismo per collegare l'Europa, accanto ai fondi strutturali; esorta in tal senso la Banca europea per gli investimenti a utilizzare in modo adeguato il fondo europeo per gli investimenti strategici;
20. invita la Commissione a pubblicare un elenco di facile consultazione con una valutazione regolare dei progetti cofinanziati dall'UE per l'emissione di biglietti multimodali integrati;
21. sottolinea il ruolo imprescindibile del sistema satellitare globale di navigazione (GNSS), e in particolare del sistema di navigazione satellitare europeo Galileo, ai fini della raccolta di dati dinamici, grazie ai quali il viaggiatore, sia prima della partenza sia durante il viaggio, può ottenere informazioni su eventuali perturbazioni del traffico e soluzioni di viaggio alternative; sottolinea che i benefici dei sistemi satellitari devono sempre essere bilanciati da adeguate disposizioni in materia di protezione dei dati;
22. rileva la necessità di ridurre le situazioni di congestione e di inquinamento atmosferico nelle aree urbane e chiede l'introduzione di incentivi per incoraggiare l'utilizzo di modi di trasporto sostenibili in Europa fornendo, nell'ambito dei servizi di informazione e di pianificazione degli itinerari di viaggio, informazioni sui vari servizi di mobilità, quali sistemi di car sharing, car pooling, park-and-ride, servizi di noleggio di biciclette e piste ciclabili e pedonali;
23. accoglie con favore la crescente disponibilità di sistemi elettronici di biglietteria integrati nelle città e in altre aree urbane, come le tecnologie di carte a microcircuito digitali inclusive e il relativo utilizzo nelle diverse modalità di trasporto nonché per viaggi transfrontalieri, ma sottolinea che le soluzioni tecniche dovrebbero essere lasciate al mercato e non essere imposte a livello europeo;
24. rileva che la presenza di adeguati collegamenti di rete permanenti è uno dei presupposti essenziali per creare un sistema intelligente che consenta di fornire ai passeggeri informazioni dinamiche sulla situazione del traffico in tempo reale; invita pertanto la Commissione a dare la priorità ad azioni volte a facilitare, promuovere e sostenere un'ampia disponibilità di infrastrutture digitali ad alta velocità gratuite o a costi ridotti, su tutti i modi di trasporto e in tutti i punti di interscambio, mediante il meccanismo per collegare l'Europa, Orizzonte 2020, il FEIS e altre opportunità pertinenti di finanziamento;

25. sottolinea l'importanza della protezione dei dati, sollecita l'osservanza della direttiva 95/46/CE e chiede di definire condizioni chiare per l'uso e la diffusione dei dati, soprattutto di quelli a carattere personale, che dovrebbero essere trattati e utilizzati solo in forma resa anonima e unicamente per facilitare l'emissione di biglietti intermodali; sottolinea che dovrebbe essere possibile acquistare e pagare i biglietti mediante applicazioni mobili e Internet senza necessità di registrarsi nel sistema;
26. sottolinea l'importanza della pianificazione dei viaggi, dell'accessibilità delle informazioni multimodali e della chiarezza e trasparenza nella vendita dei biglietti, anche attraverso piattaforme digitali ed elettroniche, nonché la necessità di migliorare l'accesso ai mezzi di trasporto pubblici nei viaggi all'estero nell'UE e di incoraggiare l'ammodernamento dei servizi di trasporto sostenibili, al fine di attrarre turisti europei ed extraeuropei, considerando che tali servizi facilitano l'intera procedura di pianificazione dell'itinerario; evidenzia altresì i potenziali effetti positivi di un sistema di biglietteria integrato in termini di migliori collegamenti in tutte le regioni, soprattutto nel caso delle aree più remote, come le regioni ultraperiferiche;
27. sottolinea l'esigenza di una maggiore e migliore promozione e visibilità degli oltre cento servizi di pianificazione di itinerari di viaggio di dimensione multimodale già disponibili nelle città, nelle regioni e a livello nazionale nell'UE e invita a compiere sforzi per promuovere l'interconnessione di tali servizi;
28. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione.

## MOTIVAZIONE

### *L'importanza di servizi di informazione, pianificazione e biglietteria di viaggi multimodali a livello dell'Unione*

La politica europea dei trasporti deve far fronte a molteplici sfide. Da un lato, emergono le questioni riguardanti la sostenibilità, la redditività, l'efficienza energetica e l'ecocompatibilità, dall'altro ci si chiede in che modo sia possibile reagire alle situazioni di congestione e agli altri problemi del traffico. Una parziale ma significativa risposta a tutti questi problemi è offerta dai servizi di informazione, pianificazione e biglietteria di viaggi multimodali a livello dell'Unione, poiché tali servizi:

- agevolano la mobilità e gli spostamenti dei cittadini dell'Unione e dei visitatori provenienti dai paesi terzi e conseguentemente l'esercizio delle loro libertà fondamentali, rafforzando al contempo il turismo e quindi l'economia,
- contribuiscono a reindirizzare il traffico verso il trasporto pubblico, comprese le alternative, quali il noleggio di biciclette, i park-and-ride o il car-sharing e contrastano la congestione, il che è quanto mai positivo, soprattutto in considerazione del crescente volume di traffico, poiché in tal modo possono offrire un notevole contributo alla sostenibilità del traffico europeo, specialmente nelle città,
- favoriscono una maggiore integrazione delle modalità di trasporto e un uso più efficiente delle infrastrutture esistenti, il che è assolutamente necessario, visto che nel 2012, il 72,2% dei viaggiatori ha utilizzato la propria autovettura, mentre l'8,2% e il 6,5% dei viaggiatori ha fatto ricorso rispettivamente ai trasporti in bus e su rotaia,
- consentono di fornire informazioni ai viaggiatori con disabilità o a mobilità ridotta, informandoli ad esempio sulla presenza di ausili per la salita o la discesa dai mezzi di trasporto, incrementando in tal modo la mobilità sociale,
- sono associati all'utilizzo di informazioni in tempo reale che consentono anche di adattarsi alle perturbazioni del traffico e rafforzano inoltre, grazie alle tecnologie connesse ai servizi d'informazione, pianificazione e biglietteria, la base industriale e di ricerca dell'Europa.

Pertanto, tali servizi offrono un importante contributo alla realizzazione di uno spazio unico europeo dei trasporti e di un mercato unico europeo.

### *Biglietteria integrata*

L'obiettivo a lungo termine è quello di fornire informazioni esaustive a livello dell'Unione sulle offerte di viaggio delle aziende pubbliche e private che operano nel settore del trasporto aereo, ferroviario, marittimo e stradale, consentendo in tal modo ai viaggiatori di usufruire di una soluzione di viaggio "porta a porta" multimodale, transfrontaliera e senza soluzione di continuità. Ricevendo informazioni esaurienti, il viaggiatore dovrebbe essere messo in condizione di scegliere, prenotare e pagare online una soluzione di viaggio personalizzata che rappresenti l'alternativa più sostenibile, rapida o economicamente conveniente e di mettersi in

viaggio disponendo di un unico biglietto, a prescindere dal numero di modalità di trasporto utilizzate nel corso del viaggio. Tuttavia, queste informazioni esaurienti al momento non sono ancora disponibili. Quindi, prima di poter giungere all'emissione di un biglietto integrato che sia valido per tutte le modalità di trasporto utilizzate nel corso del viaggio, occorre innanzitutto assicurare l'accesso non discriminatorio e paritario a informazioni esaurienti. Inoltre, poiché l'introduzione di un biglietto integrato comporta costi elevati e difficoltà tecniche, le misure necessarie alla sua attuazione non devono far sì che i costi del biglietto di un determinato modo di trasporto aumentino al punto da rendere tale modo poco attraente per il consumatore. Si tratta di un rischio che interessa in particolare le modalità di trasporto più sostenibili. Una soluzione al problema è la sistematica internalizzazione dei costi esterni, che è l'unica ipotesi atta a garantire eque condizioni di concorrenza fra tutti i modi di trasporto.

### ***Misure intese a eliminare gli ostacoli attuali***

Affinché i viaggiatori siano informati in modo esaustivo e in tempo reale sulle alternative di viaggio, è necessario che tali informazioni siano in possesso dei servizi di informazione e di pianificazione degli itinerari di viaggio, in modo che gli utenti le possano acquisire tramite Internet. Tuttavia, gli attuali portali offrono soltanto una limitata selezione di modi di trasporto, basati su contratti commerciali. Inoltre, l'offerta è spesso circoscritta a livello regionale o nazionale, il che di fatto non agevola i viaggi transfrontalieri. Conseguentemente, non disponendo di un accesso equo e non discriminatorio ai dati sulla mobilità e sul traffico, non è possibile definire un'offerta completa di itinerari di viaggio.

Per quanto concerne la diffusione delle informazioni sulla mobilità e il traffico, non è possibile mettere a disposizione tutti i dati né imporre l'obbligo di scambio reciproco, poiché spesso si tratta di dati sensibili. È tuttavia possibile imporre a tutti gli operatori del settore di diffondere una determinata serie di dati che contenga tutte le informazioni necessarie a consentire ai cittadini europei di scegliere il collegamento più sostenibile, economicamente conveniente e veloce, senza al contempo compromettere gli interessi commerciali delle parti interessate. Spetta alla Commissione identificare le modalità più adeguate e al contempo garantire che tramite tale accesso ai dati sulla mobilità nessun fornitore assuma un ruolo dominante, creando una situazione di monopolio che potrebbe notevolmente indebolire la competitività degli altri attori del mercato.

Per quanto riguarda i servizi di biglietteria, è opportuno che la Commissione si limiti a definire un quadro che offra agli operatori lo spazio necessario ad avviare le loro iniziative. Alla Commissione spetta il compito di sostenere e agevolare un'efficace cooperazione fra i soggetti interessati.

È inoltre opportuno evitare di imporre un obbligo normativo per quanto concerne le interfacce e i formati di dati, dal momento che l'iter legislativo non può tenere il passo con il ritmo degli sviluppi tecnologici e la capacità di innovazione del mercato non deve essere limitata.

In linea generale, il relatore accoglie con favore il successo delle iniziative su base volontaria quali, ad esempio, l'iniziativa "Full Service Model", l'alleanza per un sistema di biglietteria intelligente ("Smart Ticketing Alliance") e l'iniziativa "All Ways Travelling", che intendono analizzare le attuali barriere e mettere a punto soluzioni comuni. A tal fine propone anche di creare una piattaforma che consenta la cooperazione di tutte le parti interessate che partecipano alla catena di valore di informazioni sul traffico, affinché sia possibile identificare

soluzioni comuni ai problemi attuali. L'interoperabilità dei sistemi IT è di grande importanza per lo sviluppo dei sistemi multimodali di pianificazione degli itinerari di viaggio, per cui gli operatori di mercato interessati dovrebbero raggiungere un accordo in materia e sviluppare soluzioni comuni che agevolino il trasporto transfrontaliero e multimodale. Gli Stati membri e le regioni devono essere incoraggiati a condividere le proprie conoscenze ed esperienze nel quadro dello scambio di buone pratiche con altri Stati membri e regioni.

Inoltre, non esistono normative sui diritti dei passeggeri nell'ambito dei viaggi multimodali. Rimangono pertanto ancora irrisolte le questioni concernenti la responsabilità e i diritti dei passeggeri, ad esempio in caso di ritardo e di conseguente perdita della coincidenza in cui sia coinvolto più di un unico modo di trasporto. Questa situazione di incertezza giuridica deve essere risolta quanto prima affinché, da un lato, sia più difficile per gli operatori eludere le proprie responsabilità, e, dall'altro, aumenti l'attrattiva delle soluzioni di viaggio multimodali per i viaggiatori.

### ***Ruolo delle informazioni in tempo reale sul trasporto pubblico locale***

I trasporti pubblici locali svolgono un ruolo di grande rilievo nell'ambito degli spostamenti multimodali, poiché trasportano i passeggeri in quelli che vengono indicati come "il primo e l'ultimo miglio" del viaggio. Pertanto, la diffusione di informazioni in tempo reale sul traffico e lo sviluppo di servizi d'informazione, pianificazione e biglietteria di viaggi multimodali a livello dell'Unione devono coinvolgere anche gli enti locali e regionali di competenza.

Tuttavia, l'aspetto problematico della questione è che a causa della struttura regionale delle associazioni di trasporto, i fornitori dei servizi di trasporto pubblico spesso non dispongono di una tabella oraria a livello nazionale, che è invece necessaria per avere una visione d'insieme delle soluzioni di trasporto multimodali. Pertanto, il relatore è favorevole, in una prima fase, a collegare fra loro in modo trasversale le tabelle orarie regionali nell'ambito di un sistema orario nazionale e poi, in una seconda fase, a prevedere un collegamento in rete a livello transfrontaliero.

Gli sviluppi innovativi nell'ambito dei trasporti pubblici locali sono indispensabili per creare un sistema di trasporto pubblico attraente, caratterizzato da un'offerta capillare e da tabelle orarie riguardanti tutti i fornitori di servizi. Il relatore propone quindi di dotare i veicoli di sistemi intelligenti e di sensori che consentano la trasmissione di informazioni "dinamiche", quali le informazioni in tempo reale, sia tra veicoli sia tra veicoli e infrastrutture. Solo in questo modo il viaggiatore potrà ottenere informazioni riguardanti, ad esempio, l'esatta posizione del veicolo sulla tratta, ed eventualmente reagire in modo tempestivo a inconvenienti, quali ritardi. In tale contesto, il GNSS, in particolare Galileo, svolge un ruolo fondamentale, poiché grazie a tale sistema è possibile non soltanto pianificare i percorsi in modo efficiente, ma anche agevolare le reazioni alle perturbazioni del traffico, alle circostanze eccezionali e alle situazioni di emergenza.

Resta ancora molto da fare prima di giungere a un servizio di informazioni sul traffico in tempo reale, interoperabile, compatibile e continuo in tutta l'Unione, ma gli sviluppi di Internet e degli smartphone rendono possibile e assolutamente necessaria la sua realizzazione. Il relatore accoglie dunque molto favorevolmente la possibilità che la Commissione, mediante un atto delegato, definisca specifiche tecniche atte a garantire l'accessibilità a livello dell'Unione, nonché lo scambio e lo sviluppo di servizi di informazioni sul traffico in tempo

reale. Si tratta di un passo importante nella giusta direzione, ma è ancora necessario compiere altri passi in avanti affinché ai viaggiatori in Europa sia consentito scegliere il trasporto "porta a porta" multimodale, quanto più possibile sostenibile, veloce ed efficiente sotto il profilo dei costi, prenotarlo, pagarlo, essere informato prima e durante il viaggio di eventuali inconvenienti e ottenere una proposta di percorso alternativo.

## ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE

<b>Approvazione</b>	28.5.2015
<b>Esito della votazione finale</b>	+:                40 -:                0 0:                4
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Stelios Kouloglou, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Claudia Tapardel, Pavel Telička, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Rosa D'Amato, Daniel Dalton, Knut Fleckenstein, Franck Proust, Davor Škrlec, Ruža Tomašić, Matthijs van Miltenburg