



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 29.11.2023
C(2023) 8105 final

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE

del 29.11.2023

**recante modifica del regolamento delegato (UE) 2017/1926 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**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELL'ATTO DELEGATO

Il regolamento delegato (UE) 2017/1926 della Commissione, che integra la direttiva 2010/40/UE sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS)¹, stabilisce i requisiti affinché i servizi di informazione sulla mobilità multimodale in tutta l'UE siano accurati e disponibili agli utenti ITS attraverso le frontiere nazionali.

Il regolamento delegato specifica, in particolare nell'allegato, quali tipologie di dati debbano essere rese accessibili, purché esistenti in formato digitale leggibile tramite un dispositivo informatico, dalle autorità dei trasporti, dagli operatori dei trasporti, dai gestori delle infrastrutture e dai fornitori di servizi di trasporto a richiesta debbano rendere accessibili. Tali tipologie di dati sono necessarie al fine di fornire servizi di informazione sulla mobilità multimodale in tutta l'UE attraverso un punto di accesso nazionale in ciascuno Stato membro in un formato standardizzato. Il regolamento delegato specifica inoltre le condizioni di accesso, riutilizzo e aggiornamento dei dati, nonché le condizioni della valutazione di conformità al regolamento delegato, e le disposizioni in materia di attuazione per la rendicontazione.

Il regolamento delegato (UE) 2017/1926 stabilisce diverse date di applicazione tra il 1° dicembre 2019 e il 1° dicembre 2023, a seconda della tipologia di dati. Il regolamento delegato obbliga inoltre i fornitori di servizi di informazione sulla mobilità a condividere tra di loro i risultati di ricerca basati su informazioni statiche e, ove possibile, dinamiche.

Le prescrizioni del regolamento delegato (UE) 2017/1926 si applicano solo alle tipologie di dati elencate nell'allegato a condizione che i dati esistano già in formato digitale leggibile tramite un dispositivo informatico e non prevedono la creazione di nuovi dati o la raccolta di tali tipologie di dati da parte dei titolari dei dati.

Inoltre il regolamento delegato (UE) 2017/1926 non prevede la condivisione gratuita delle tipologie di dati elencate nell'allegato. Altre normative dell'UE o nazionali possono tuttavia imporre prescrizioni specifiche a tal riguardo. I punti di accesso nazionali offrono servizi di ricerca che consentono ai portatori di interessi di scoprire quali dati sono accessibili e i relativi termini e condizioni per il loro riutilizzo. I dati accessibili attraverso i punti di accesso nazionali possono essere soggetti ad accordi di licenza per l'accesso o la condivisione e il riutilizzo dei dati.

A seguito di un'indagine approfondita, comprensiva di un'analisi costi-benefici, è stata raccomandata una revisione del regolamento delegato, in linea con gli obiettivi del programma di lavoro 2018-2022 aggiornato della direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti². La revisione è stata confermata nel programma di lavoro 2022-2027 aggiornato³.

La revisione è stata annunciata nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente⁴ pubblicata nel dicembre 2020 come azione 36 nell'ambito dell'iniziativa faro 6 ("trasformare in realtà la mobilità multimodale connessa e automatizzata").

Al fine di favorire lo sviluppo di servizi di informazione sulla mobilità multimodale in tutta l'UE, è fondamentale rendere obbligatoria l'accessibilità dei dati dinamici per tutti i modi che includono il trasporto a richiesta. Per rendere possibili servizi di informazione sulla mobilità

¹ GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1.

² C(2018) 8264 final.

³ C(2022) 9140 final.

⁴ COM(2020) 789 final.

multimodale più accurati e accessibili, sono necessarie altre tipologie di dati statici, storici, osservati e dinamici. Sono compresi i dati relativi ai parcheggi, all'accessibilità per le persone con disabilità e con mobilità ridotta e alla capacità di trasporto delle biciclette a bordo dei trasporti di linea.

La presente revisione del regolamento delegato aiuta l'UE a sfruttare appieno le soluzioni digitali e i sistemi di trasporto intelligenti. La revisione mira inoltre a chiarire qualsiasi sovrapposizione con altri regolamenti delegati che integrano la direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti, in particolare il regolamento delegato (UE) 2022/670 relativo alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale⁵.

I portatori di interessi nel settore degli ITS menzionati nel regolamento delegato sono i rappresentanti degli Stati membri, come le autorità nazionali e/o locali e i rappresentanti dell'industria. Tali portatori di interessi possono essere rappresentati in maniera individuale o congiunta mediante una collaborazione o un progetto.

2. CONSULTAZIONI PRECEDENTI L'ADOZIONE DELL'ATTO

In preparazione alla revisione del regolamento delegato (UE) 2017/1926 è stata condotta un'analisi costi-benefici, comprensiva di un'indagine che ha coinvolto i portatori di interessi. Nel corso dell'indagine, che si è svolta tra il 22 marzo 2022 e il 3 giugno 2022, sono state raccolte 55 risposte. Inoltre, tra aprile e luglio 2022, hanno avuto luogo 66 colloqui mirati coi portatori di interessi, che comprendevano 21 Stati membri o punti di accesso nazionali e 45 altri portatori di interessi. Sette di questi consistevano in colloqui esplorativi.

La Commissione ha aperto una consultazione pubblica tra il 1° dicembre 2021 e il 23 febbraio 2022⁶, nel corso della quale sono stati raccolti 336 risposte e 30 documenti di sintesi. Il 65 % dei rispondenti ha evidenziato la difficoltà di accedere alle informazioni relative alle opzioni di itinerario online al momento della pianificazione di un viaggio. Il 79 % dei rispondenti ha sottolineato che il regolamento delegato è stato rilevante o molto rilevante nel favorire l'adozione dei servizi di informazione sulla mobilità multimodale. Le altre sfide principali individuate in relazione all'accessibilità e alla condivisione dei dati sono state la "scarsa qualità dei dati" e la "mancanza di accesso ai dati in tempo reale".

Gli Stati membri, i paesi del SEE e la Svizzera sono stati invitati a nominare degli esperti affinché partecipassero a una serie di riunioni con la Commissione per contribuire all'elaborazione della revisione del regolamento delegato. Si sono svolte nove riunioni tra il 23 febbraio 2022 e il 20 gennaio 2023⁷. Si sono inoltre tenute diverse riunioni bilaterali con gli Stati membri.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELL'ATTO DELEGATO

Il regolamento delegato (UE) 2017/1926 integra la direttiva 2010/40/UE, conformemente all'articolo 7, per quanto riguarda l'azione prioritaria di cui all'articolo 3, lettera a), della stessa

⁵ Regolamento delegato (UE) 2022/670 della Commissione, del 2 febbraio 2022, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativamente alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale (GU L 122 del 25.4.2022, pag. 1).

⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13133-Multimodal-digital-mobility-services/public-consultation_it.

⁷ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=it&groupID=1941>.

direttiva. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite dall'articolo 12 della stessa direttiva.

Le informazioni sulla mobilità multimodale possono fornire ai passeggeri informazioni utili per la scelta di un itinerario con diversi modi di trasporto in aree geografiche specifiche, andando incontro alle preferenze, alle necessità e alle priorità dei passeggeri. Lo sviluppo di servizi di informazione sulla mobilità multimodale in tutto il territorio dell'UE può essere ulteriormente migliorato mediante una serie armonizzata di prescrizioni in materia di dati, tra cui le specifiche relative alla standardizzazione, all'accessibilità e alla qualità dei dati, e richiedendo ai portatori di interessi di fornire dati ai fini del riutilizzo.

Il presente regolamento delegato mira a migliorare l'accessibilità, lo scambio, il riutilizzo e l'aggiornamento dei dati relativi alle informazioni sulla mobilità multimodale necessari per la predisposizione costante di servizi di informazione di qualità elevata sulla mobilità multimodale in tutta l'UE.

Data la lieve entità delle modifiche apportate al regolamento delegato (UE) 2017/1926, la Commissione ritiene che sia più opportuno procedere a una revisione anziché a un'abrogazione del presente regolamento.

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE

del 29.11.2023

recante modifica del regolamento delegato (UE) 2017/1926 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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto⁸, in particolare l'articolo 7,

considerando quanto segue:

- (1) La comunicazione della Commissione su una strategia per una mobilità sostenibile e intelligente⁹ individua nella diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti ("ITS") un'azione chiave nel conseguimento di una mobilità multimodale connessa e automatizzata, che contribuisce quindi alla trasformazione del sistema europeo dei trasporti per raggiungere l'obiettivo di una mobilità efficiente, sicura, sostenibile, intelligente e resiliente. La strategia ha annunciato la revisione del regolamento delegato (UE) 2017/1926 della Commissione¹⁰ per includervi l'accessibilità obbligatoria delle serie di dati dinamici, necessaria alla realizzazione degli obiettivi strategici della strategia, e la valutazione della necessità di un'azione normativa in materia di diritti e doveri dei fornitori di servizi digitali multimodali.
- (1) Il Green Deal europeo¹¹ evidenzia il ruolo sempre più importante della mobilità multimodale automatizzata e connessa, insieme ai sistemi intelligenti di gestione del traffico resi possibili dalla digitalizzazione, e l'obiettivo di favorire nuovi servizi di mobilità e trasporto sostenibili in grado di ridurre il traffico e l'inquinamento, in particolare nelle aree urbane. Il regolamento delegato (UE) 2017/1926 sostiene la transizione verso modi di trasporto più sostenibili, tra cui modi attivi quali lo spostamento a piedi e in bicicletta. Rendendo obbligatoria l'accessibilità a set di dati dinamici e a nuovi set di dati statici, storici e osservati, come proposto dalle modifiche del regolamento delegato (UE) 2017/1926, i servizi di informazione sulla mobilità

⁸ GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1.

⁹ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro" del 9.12.2020 (COM(2020) 789 final).

¹⁰ Regolamento delegato (UE) 2017/1926 della Commissione, del 31 maggio 2017, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale (GU L 272 del 21.10.2017, pag. 1).

¹¹ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Il Green Deal europeo" dell'11.12.2019 (COM(2019) 640 final).

multimodale possono offrire al passeggero informazioni e servizi migliori, per dare impulso alla mobilità multimodale e ridurre le emissioni conformemente agli obiettivi definiti nel Green Deal europeo.

- (3) Come indicato nella strategia europea per i dati¹², è fondamentale rendere disponibile un maggior numero di dati per far fronte alle sfide sociali, climatiche e ambientali. La strategia sottolinea i benefici che l'innovazione guidata dai dati genererà per i cittadini e propone la creazione di spazi interoperabili comuni di dati a livello dell'UE in settori strategici, tra cui uno spazio comune europeo di dati sulla mobilità. A tal riguardo, il regolamento delegato (UE) 2017/1926 contribuisce a una maggiore accessibilità e condivisione dei dati relativi alle informazioni sulla mobilità multimodale. Rendendo obbligatoria l'accessibilità ai set di dati dinamici, come proposto dalle modifiche del regolamento delegato (UE) 2017/1926, sarà reso accessibile e condiviso un maggior numero di dati, in linea con gli obiettivi della strategia europea per i dati.
- (4) Ai fini della coerenza con il regolamento delegato (UE) 2022/670 della Commissione¹³, e per evitare sovrapposizioni con lo stesso, è opportuno che nell'ambito di applicazione del regolamento delegato (UE) 2017/1926 siano aggiunte le tipologie di dati specifici sui parcheggi e siano rimosse quelle relative alle stazioni di rifornimento e di ricarica. I dati sui parcheggi, come la posizione e la disponibilità di parcheggi, le informazioni su dove e come pagare il parcheggio e quelle sulle tariffe per il parcheggio, sono considerati importanti per l'ulteriore sviluppo di servizi di informazione sulla mobilità affidabili ed è opportuno che i titolari dei dati, come le autorità dei trasporti, gli operatori dei trasporti, i gestori delle infrastrutture, i fornitori di servizi di trasporto a richiesta o gli operatori dei parcheggi, li rendano accessibili.
- (5) Dovrebbe essere garantita la coerenza con le norme in materia di diritti e obblighi dei passeggeri, come le norme stabilite dai regolamenti (CE) n. 261/2004¹⁴, (UE) n. 1177/2010¹⁵, (UE) n. 181/2011¹⁶ e (UE) 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷.
- (6) È opportuno che le misure previste dal regolamento delegato (UE) 2017/1926 tengano conto, se del caso, della normativa sui dati di prossima emanazione¹⁸.

¹² Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Una strategia europea per i dati" del 19.2.2020 (COM(2020) 66 final).

¹³ Regolamento delegato (UE) 2022/670 della Commissione, del 2 febbraio 2022, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativamente alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale (GU L 122 del 25.4.2022, pag. 1).

¹⁴ Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU L 46 del 17.2.2004, pag. 1).

¹⁵ Regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (GU L 334 del 17.12.2010, pag. 1).

¹⁶ Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 1).

¹⁷ Regolamento (UE) 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2021, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (GU L 172 del 17.5.2021, pag. 1).

¹⁸ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio riguardante norme armonizzate sull'accesso equo ai dati e sul loro utilizzo (normativa sui dati) (COM(2022) 68 final).

- (7) I dati continuano a fornire la base contestuale per la creazione di servizi di informazione sulla mobilità multimodale. L'accelerazione della diffusione degli ITS in tutta l'Unione necessita di un sostegno continuo sotto forma di un accesso maggiore e senza interruzioni ai dati esistenti e alle nuove tipologie di dati pertinenti alla fornitura di servizi di informazione sulla mobilità multimodale. Pertanto i dati storici sulla mobilità e sul traffico, in particolare per calcolare i ritardi medi, e i dati osservati sui ritardi e sulle cancellazioni nonché le informazioni sui parcheggi sono importanti e dovrebbero essere resi accessibili al fine di migliorare i servizi di informazione sulla mobilità multimodale e facilitare la mobilità dei passeggeri. Per quanto riguarda i dati storici e osservati sulla mobilità e sul traffico, dovrebbero essere condivisi solo i dati pertinenti al miglioramento dei servizi di informazione sulla mobilità multimodale. I dati osservati sui ritardi e sulle cancellazioni, connessi alle norme sui diritti e gli obblighi dei passeggeri, possono inoltre consentire ai fornitori di servizi di informare i passeggeri in merito al loro diritto alla compensazione pecuniaria. In tale contesto, è opportuno che i titolari dei dati condividano anche i motivi dei ritardi o delle cancellazioni, così da consentire la valutazione del diritto alla compensazione pecuniaria. Poiché lo scopo della condivisione dei dati osservati è legato ai diritti dei passeggeri relativi a una compensazione pecuniaria in caso di ritardo o cancellazione, solo i dati sull'orario di arrivo o di partenza, o su entrambi, e, ove possibile, i motivi dei ritardi o delle cancellazioni dovrebbero essere resi accessibili attraverso il punto di accesso nazionale di cui all'articolo 3, e non qualsiasi dato operativo raccolto durante il viaggio. È opportuno che i titolari dei dati li conservino per un periodo di tempo adeguato corrispondente ai diritti dei passeggeri stabiliti nella normativa dell'Unione pertinente di cui al considerando 5.
- (8) Per quanto riguarda lo scambio di dati statici, storici, osservati e dinamici sulla mobilità e sul traffico, è opportuno che i titolari dei dati li rendano accessibili attraverso il punto di accesso nazionale di cui all'articolo 3 utilizzando gli standard e le specifiche tecniche di cui agli articoli 4 e 5. È possibile utilizzare qualunque altro standard, laddove i titolari dei dati possano provarne la piena compatibilità con gli standard di riferimento e a condizione che siano rese disponibili tutte le informazioni necessarie. Per provare la compatibilità, i titolari dei dati possono usare convertitori o validatori.
- (9) La direttiva (UE) 2019/1024¹⁹ che stabilisce norme minime per il riutilizzo dell'informazione del settore pubblico in tutta l'Unione lascia impregiudicato il presente regolamento delegato.
- (10) La promozione del trasporto multimodale è importante per la realizzazione dell'obiettivo climatico complessivo dell'Unione. Dal momento che attualmente l'accessibilità ai dati dinamici multimodali è insoddisfacente, l'accessibilità ai set di dati dinamici è considerata necessaria per favorire lo sviluppo continuo di servizi di informazione sulla mobilità multimodale nell'Unione e dovrebbe pertanto essere resa obbligatoria.
- (11) È opportuno che qualsiasi trattamento legato alla fornitura e al riutilizzo di dati personali sia eseguito conformemente alla normativa dell'Unione e degli Stati membri in materia di protezione dei dati personali e della vita privata, in particolare il

¹⁹ Direttiva (UE) 2019/1024 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, relativa all'apertura dei dati e al riutilizzo dell'informazione del settore pubblico (GU L 172 del 26.6.2019, pag. 56).

regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁰ e la direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²¹, come recepita dal diritto nazionale. Per realizzare gli obiettivi del presente regolamento, non è necessario condividere i dati personali attraverso i punti di accesso nazionali. Di conseguenza i titolari dei dati dovrebbero adottare misure tecniche e organizzative adeguate al fine di garantire che qualsiasi dato personale sia reso anonimo prima di essere fornito attraverso i punti di accesso nazionali.

- (12) Gli Stati membri e i portatori di interessi nel settore degli ITS dovrebbero cooperare per giungere a un accordo sulle definizioni comuni di qualità dei dati al fine di utilizzare a questo riguardo, in tutta la catena di valore dei dati sulla mobilità e sul traffico, indicatori comuni quali la completezza, l'accuratezza e il grado di aggiornamento dei dati, nonché i controlli di qualità applicati, in particolare per i servizi transfrontalieri. Essi dovrebbero inoltre essere incoraggiati a intraprendere ulteriori attività per stabilire metodi associati di misurazione e monitoraggio della qualità delle diverse tipologie di dati. Gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a condividere le loro conoscenze, esperienze e migliori pratiche nel settore della qualità dei dati nei progetti di coordinamento in corso e futuri.
- (13) È opportuno che i servizi di informazione sulla mobilità multimodale siano precisi, al fine di fornire agli utenti finali le migliori informazioni possibili in termini di affidabilità e tempestività. Al fine di migliorare la qualità dei dati, gli utenti dei dati e i titolari dei dati dovrebbero essere incoraggiati a cooperare per garantire che i dati siano quanto più accurati possibile, ad esempio comunicando al titolare dei dati da cui provengono i dati stessi eventuali inesattezze.
- (14) Per consentire un utilizzo dei punti di accesso nazionali efficace ed economicamente efficiente, e per permettere agli utenti dei dati di reperire e utilizzare i set di dati resi accessibili attraverso i punti di accesso nazionali di cui all'articolo 3, è opportuno che gli Stati membri e i portatori di interessi nel settore degli ITS cooperino per giungere a un accordo sulle prescrizioni in materia di metadati, tenendo conto dello schema di metadati napDCAT-AP e versioni successive.
- (15) Gli Stati membri dovrebbero collaborare per armonizzare il loro approccio nei confronti della valutazione di conformità nei progetti di coordinamento in corso e futuri, favorendo così l'attuazione del regolamento delegato (UE) 2017/1926.
- (16) Affinché sia possibile preparare quanto necessario per rendere accessibili tutti i set di dati dinamici sulla mobilità e sul traffico definiti nel presente regolamento, nei formati richiesti e attraverso i punti di accesso nazionali di cui all'articolo 3, è opportuno aggiornare il calendario per la fornitura di tali dati. È inoltre opportuno stabilire il calendario per la fornitura dei nuovi set di dati statici, storici e osservati sulla mobilità e sul traffico.

²⁰ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

²¹ Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (direttiva relativa alla vita privata e alle comunicazioni elettroniche) (GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37).

- (17) Il Garante europeo della protezione dei dati è stato consultato conformemente all'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio²² e ha espresso un parere il 25 luglio 2023
- (18) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento delegato (UE) 2017/1926,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Modifiche del regolamento delegato (UE) 2017/1926

Il regolamento delegato (UE) 2017/1926 è così modificato:

- (1) all'articolo 1, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Il presente regolamento stabilisce i requisiti necessari affinché i servizi di informazione sulla mobilità multimodale in tutto il territorio dell'Unione europea siano accurati e disponibili agli utenti finali attraverso le frontiere nazionali.";

- (2) l'articolo 2 è sostituito dal seguente:

"Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 4 della direttiva 2010/40/UE e all'articolo 3 del regolamento (UE) 1315/2013.

Si applicano inoltre le seguenti definizioni relative alle informazioni sulla mobilità multimodale e sul traffico:

- (1) "informazioni sulla mobilità multimodale": informazioni derivate da dati sulla mobilità e sul traffico statici, storici, osservati o dinamici, o eventuali loro combinazioni, per utenti finali, fornite attraverso qualsiasi mezzo di comunicazione, che coprano almeno due modi di trasporto e che offrano la possibilità di confrontare modi di trasporto;
- (2) "servizi di informazione sulla mobilità": un servizio ITS, comprendente mappe digitali, che offre agli utenti dei dati e agli utenti finali informazioni sulla mobilità e sul traffico relative ad almeno un modo di trasporto;
- (3) "dati dinamici sulla mobilità e sul traffico": dati relativi a diversi modi di trasporto che cambiano spesso o dati relativi a circostanze o eventi inattesi, come elencati nell'allegato;
- (4) "dati statici sulla mobilità e sul traffico": dati relativi a diversi modi di trasporto che non cambiano spesso o dati relativi a cambiamenti pianificati, come elencati nell'allegato;
- (5) "dati storici sulla mobilità e sul traffico": dati relativi alle caratteristiche del traffico, utilizzati per calcolare i ritardi medi, a seconda dell'orario, del giorno e della stagione e sulla base di misurazioni precedenti, ad esempio tasso di congestione, velocità media, tempi di percorrenza medi;

²² Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39).

- (6) "dati osservati": dati operativi relativi alla mobilità e al traffico, come la durata e il motivo dei ritardi e delle cancellazioni, scaturiti e rilevati durante l'erogazione dei servizi;
- (7) "utente dei dati": qualsiasi soggetto pubblico o privato, ad esempio autorità dei trasporti, operatori dei trasporti, fornitori di servizi di informazione sulla mobilità, produttori di mappe digitali, fornitori di servizi di trasporto a richiesta e gestori delle infrastrutture, o qualsiasi altro soggetto che utilizza i dati elencati nell'allegato per creare informazioni sulla mobilità multimodale oppure, laddove previsto dai termini e dalle condizioni stabiliti dal titolare dei dati, per altre finalità;
- (8) "autorità dei trasporti": qualsiasi autorità pubblica responsabile della gestione del traffico o della pianificazione, del controllo o della gestione di una determinata rete di trasporti o di servizi di trasporto, o di entrambi, rientranti nella sua competenza territoriale;
- (9) "operatore dei trasporti": qualsiasi soggetto, pubblico o privato, responsabile della manutenzione e della gestione di servizi di trasporto;
- (10) "fornitore di servizi di trasporto a richiesta": qualsiasi fornitore pubblico o privato di servizi di trasporto a richiesta a utenti finali;
- (11) "titolare dei dati": una persona giuridica, un soggetto pubblico o privato, come le autorità dei trasporti, gli operatori dei trasporti, i gestori delle infrastrutture o i fornitori di servizi di trasporto a richiesta, che ha il diritto di concedere l'accesso, sotto il suo controllo, ai dati elencati nell'allegato o di condividerli, conformemente alla legislazione nazionale o dell'Unione applicabile;
- (12) "servizio di trasporto a richiesta": un servizio che richiede, prima della sua fornitura, un'interazione tra il fornitore del servizio di trasporto a richiesta e l'utente finale;
- (13) "utente finale": una persona fisica o giuridica che abbia accesso a servizi di informazione sulla mobilità;
- (14) "metadati": una descrizione strutturata del contenuto dei dati che agevola la ricerca e l'utilizzo dei dati;
- (15) "risultato di ricerca": l'itinerario di viaggio in formato digitale leggibile tramite un dispositivo informatico, prodotto di una ricerca di itinerario degli utenti finali, relativo al punto o ai punti di trasferimento utilizzati;
- (16) "punto di trasferimento": la stazione, la fermata o la posizione in cui i risultati di ricerca di due servizi di informazione sulla mobilità si collegano tra loro producendo un itinerario;
- (17) "punto di accesso": un'interfaccia digitale in cui i dati elencati nell'allegato, unitamente ai metadati corrispondenti, sono resi accessibili per il riutilizzo da parte degli utenti dei dati, o dove le fonti e i metadati di tali dati sono resi accessibili per il riutilizzo da parte degli utenti dei dati;
- (18) "aggiornamento dei dati": qualsiasi modifica dei dati esistenti, compresa la loro cancellazione o l'inserimento di elementi nuovi o ulteriori;
- (19) "servizio di ricerca": un servizio che consente la ricerca dei dati richiesti utilizzando il contenuto dei metadati corrispondenti e la visualizzazione di tale contenuto;

- (20) "accessibilità dei dati": la possibilità di chiedere e ottenere i dati in qualsiasi momento in un formato digitale leggibile tramite un dispositivo informatico;
- (21) "rete stradale transeuropea globale" o "TEN-T": l'infrastruttura di trasporto stradale e le misure di cui all'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- (22) "tempestività dei dati": la disponibilità di dati aggiornati forniti agli utenti finali e agli utenti dei dati con un anticipo sufficiente per essere utili;
- (23) "fornitore di servizi di informazione sulla mobilità": qualsiasi fornitore pubblico o privato di almeno un'informazione sulla mobilità e sul traffico a utenti finali e utenti dei dati, a esclusione del semplice convertitore di informazioni;
- (24) "collegamento di servizi": collegamento tra servizi di informazione sulla mobilità a livello locale, regionale e nazionale, interconnessi tra loro mediante interfacce tecniche per fornire risultati di ricerca, o altri risultati di interfacce per programmi applicativi (API), basati su dati statici, storici, osservati e/o dinamici sulla mobilità e sul traffico;
- (25) "nodo di accesso": una posizione predefinita in cui i passeggeri possono salire o scendere da un trasporto di linea o a richiesta.";
- (3) l'articolo 3 è così modificato:
- (a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:
- "1. Ogni Stato membro istituisce un punto di accesso nazionale. Il punto di accesso nazionale costituisce un punto di accesso unico per gli utenti dei dati per i dati statici, storici, osservati e dinamici sulla mobilità e sul traffico relativi a diversi modi di trasporto, compresi gli aggiornamenti dei dati, di cui all'allegato, forniti dai titolari dei dati nel territorio di un determinato Stato membro.";
- (b) i paragrafi 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:
- "3. I punti di accesso nazionali forniscono agli utenti dei dati servizi di ricerca.
4. Gli Stati membri raggiungono un accordo sulle prescrizioni in materia di metadati in cooperazione con i pertinenti portatori di interessi nel settore degli ITS. I titolari dei dati garantiscono la predisposizione di metadati sulla base di tali prescrizioni.";
- (c) è aggiunto il seguente paragrafo 6:
- "6. Qualsiasi soggetto che fornisce dati tramite il punto di accesso nazionale può farlo per delega conformemente agli accordi applicabili, anche mediante una banca dati o un aggregatore di terzi. Ciò non solleva il titolare dei dati originale dagli obblighi stabiliti agli articoli da 3 a 8.";
- (4) gli articoli 4, 5 e 6 sono sostituiti dai seguenti:

"Articolo 4

Accessibilità, scambio e riutilizzo dei dati statici, storici e osservati sulla mobilità e sul traffico

1. I titolari dei dati forniscono, attraverso il punto di accesso nazionale istituito conformemente all'articolo 3, accesso ai dati statici, storici e osservati sulla

mobilità e sul traffico elencati al punto 1 dell'allegato per i diversi modi e mezzi di trasporto utilizzando:

- (a) per il trasporto stradale, il formato standard di cui all'articolo 4 del regolamento delegato (UE) 2015/962;
 - (b) per altri modi di trasporto, uno dei seguenti standard e specifiche tecniche o qualsiasi formato digitale leggibile tramite un dispositivo informatico di cui è possibile provare la piena compatibilità e interoperabilità con tali standard e specifiche tecniche, anche ad esempio mediante validatori e convertitori automatici:
 - i) NeTEx CEN/TS 16614 e versioni successive;
 - ii) le specifiche tecniche stabilite nel regolamento (UE) n. 454/2011;
 - iii) i documenti tecnici pubblicati sotto l'egida della conferenza sui servizi per i passeggeri della IATA;
 - iv) Transmodel EN 12896, in assenza di protocolli di scambio di riferimento;
 - (c) per la rete territoriale le prescrizioni dell'articolo 7 della direttiva 2007/2/CE.
2. I dati statici, storici e osservati sulla mobilità e sul traffico elencati al punto 1 dell'allegato, per i quali si applicano NeTEx e DATEX II, sono rappresentati attraverso profili minimi dell'UE o profili nazionali minimi.
3. I titolari dei dati forniscono dati statici, storici e osservati sulla mobilità e sul traffico attraverso il punto di accesso nazionale istituito conformemente all'articolo 3, nei formati richiesti, in linea con il seguente calendario:
- (a) per i dati sulla mobilità e sul traffico di cui al punto 1.1 dell'allegato, eccetto il punto 1.1, lettera d), punto ix), per la rete globale TEN-T, entro il 1° dicembre 2019;
 - (b) per i dati sulla mobilità e sul traffico di cui al punto 1.2 dell'allegato, eccetto il punto 1.2, lettera a), punti i) e iii), e lettera c), punto ii), per la rete globale TEN-T, entro il 1° dicembre 2020;
 - (c) per i dati sulla mobilità e sul traffico di cui al punto 1.3 dell'allegato, eccetto il punto 1.3, lettera c), punto iii), per la rete globale TEN-T, entro il 1° dicembre 2021;
 - (d) per i dati sulla mobilità e sul traffico di cui ai punti 1.1, 1.2 e 1.3 dell'allegato, eccetto il punto 1.1, lettera d), punto ix), il punto 1.2, lettera a), punti i), iii) e vii), e lettera c), punto ii), il punto 1.3, lettera c), punto iii), nonché il punto 1.2, lettera c), punto i), e il punto 1.3, lettera a), punti ii) e iii), per il trasporto a richiesta, per le altre parti della rete di trasporti dell'Unione, entro il 1° dicembre 2023;
 - (e) per i dati sulla mobilità e sul traffico di cui al punto 1.1, lettera d), punto ix), al punto 1.2, lettera a), punti i), iii) e vii), e lettera c), punto ii), al punto 1.3, lettera c), punto iii), al punto 1.2, lettera c), punto i), e al punto 1.3, lettera a), punti ii) e iii), dell'allegato per il trasporto a richiesta, per l'intera rete di trasporti dell'Unione, entro il 1° dicembre 2024;

- (f) per i dati sulla mobilità e sul traffico di cui al punto 1.4 dell'allegato, per l'intera rete di trasporti dell'Unione, entro il 1° dicembre 2025.
- 4. Le API che forniscono l'accesso ai dati statici, storici e osservati sulla mobilità e sul traffico elencati nell'allegato, attraverso il punto di accesso nazionale istituito conformemente all'articolo 3, sono accessibili pubblicamente agli utenti dei dati, se del caso previa registrazione.
- 5. Gli utenti dei dati e i titolari dei dati collaborano al fine di garantire l'immediata notifica al titolare dei dati da cui questi provengono di eventuali inesattezze relative ai dati statici, storici e osservati sulla mobilità e sul traffico.
- 6. I dati forniti dai titolari dei dati attraverso il punto di accesso nazionale non comprendono i dati personali di cui all'articolo 4, punto 1, del regolamento (UE) 2016/679.

Articolo 5

Accessibilità, scambio e riutilizzo dei dati dinamici sulla mobilità e sul traffico

- 1. I titolari dei dati forniscono, attraverso il punto di accesso nazionale istituito conformemente all'articolo 3, l'accesso ai dati dinamici sulla mobilità e sul traffico elencati ai punti 2.1 e 2.2 dell'allegato per i diversi modi e mezzi di trasporto utilizzando:
 - (a) per il trasporto stradale, i formati di cui agli articoli 5 e 6 del regolamento delegato (UE) 2015/962;
 - (b) per gli altri modi di trasporto, uno dei seguenti standard e specifiche tecniche o qualsiasi formato digitale leggibile tramite un dispositivo informatico di cui è possibile provare la piena compatibilità e interoperabilità con tali standard e specifiche tecniche, anche ad esempio mediante validatori e convertitori automatici:
 - i) SIRI CEN/TS 15531 e versioni successive;
 - ii) le specifiche tecniche stabilite nel regolamento (UE) n. 454/2011.
- 2. I dati dinamici sulla mobilità e sul traffico di cui ai punti 2.1 e 2.2 dell'allegato, per i quali si applicano SIRI e DATEX II, sono rappresentati attraverso profili minimi dell'UE o profili nazionali minimi.
- 3. I titolari dei dati forniscono i dati dinamici sulla mobilità e sul traffico attraverso il punto di accesso nazionale istituito conformemente all'articolo 3, nei formati richiesti, in linea con il seguente calendario:
 - (a) per i dati sulla mobilità e sul traffico di cui al punto 2.1 dell'allegato per la rete globale TEN-T, entro il 1° dicembre 2025;
 - (b) per i dati sulla mobilità e sul traffico di cui al punto 2.2 dell'allegato per la rete globale TEN-T, entro il 1° dicembre 2026;
 - (c) per i dati sulla mobilità e sul traffico di cui ai punti 2.1 e 2.2 dell'allegato per le altre parti della rete di trasporti dell'Unione, entro il 1° dicembre 2028.
- 4. Ogni Stato membro può decidere che i titolari dei dati forniscano i dati dinamici sulla mobilità e sul traffico relativi a diversi modi di trasporto elencati al punto 2.3 dell'allegato, nel territorio dello stesso Stato membro, attraverso il punto di accesso nazionale istituito conformemente all'articolo 3. In tal caso i

titolari dei dati utilizzano SIRI CEN/TS 15531 e versioni successive, o qualsiasi formato digitale leggibile tramite un dispositivo informatico di cui è possibile provare la piena compatibilità e interoperabilità con tali standard e specifiche tecniche, anche ad esempio mediante validatori e convertitori automatici.

5. Le API che forniscono l'accesso ai dati dinamici sulla mobilità e sul traffico elencati nell'allegato, attraverso il punto di accesso nazionale istituito conformemente all'articolo 3, sono accessibili pubblicamente agli utenti dei dati, se del caso previa registrazione.
6. Gli utenti dei dati e i titolari dei dati collaborano al fine di garantire l'immediata notifica al titolare dei dati da cui questi provengono di eventuali inesattezze relative ai dati dinamici sulla mobilità e sul traffico.
7. I dati forniti dai titolari dei dati attraverso il punto di accesso nazionale non comprendono i dati personali di cui all'articolo 4, punto 1, del regolamento (UE) 2016/679.

Articolo 6

Aggiornamenti dei dati

1. I servizi di informazione sulla mobilità si basano sui più recenti dati statici, storici, osservati e dinamici sulla mobilità e sul traffico accessibili.
 2. Quando si verificano cambiamenti nei dati di cui al paragrafo 1 del presente articolo, i titolari dei dati aggiornano i dati statici, storici, osservati e dinamici sulla mobilità e sul traffico in questione elencati nell'allegato e li rendono accessibili attraverso il punto di accesso nazionale, istituito conformemente all'articolo 3, entro un periodo di tempo che ne consenta un utilizzo affidabile ed efficace conformemente all'articolo 8. Laddove i cambiamenti siano noti in anticipo, i titolari dei dati forniscono tali aggiornamenti agli utenti dei dati in anticipo. Inoltre i titolari dei dati correggono, in modo tempestivo, eventuali inesattezze da loro rinvenute nei rispettivi dati o notificate loro dagli utenti finali o dagli utenti dei dati.";
- (5) all'articolo 7, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:
- "1. Su richiesta, i fornitori di servizi di informazione sulla mobilità forniscono a un altro fornitore di servizi di informazione sulla mobilità risultati di ricerca basati su informazioni statiche, storiche, osservate e dinamiche sulla mobilità e sul traffico.";
- (6) all'articolo 8, i paragrafi da 1 a 4 sono sostituiti dai seguenti:
- "1. I dati sulla mobilità e sul traffico elencati nell'allegato e i metadati corrispondenti, comprese informazioni sulla loro qualità, sono accessibili allo scambio e al riutilizzo all'interno dell'Unione su base non discriminatoria, attraverso il punto di accesso nazionale istituito conformemente all'articolo 3 e secondo una tempistica che garantisca un riutilizzo affidabile ed efficace dei dati. Tali dati devono essere accurati, aggiornati e basati su requisiti minimi di qualità dei dati. A tal fine gli Stati membri, in cooperazione con i pertinenti portatori di interessi nel settore degli ITS, raggiungono un accordo su tali requisiti minimi di qualità dei dati.
2. I dati di cui al paragrafo 1 devono essere riutilizzati in modo neutro, senza discriminazioni o pregiudizi nei confronti del titolare dei dati. I criteri utilizzati per la classificazione delle opzioni di viaggio con diversi modi di trasporto o loro

combinazioni, o entrambe le cose, devono essere trasparenti e non basarsi su alcun fattore direttamente o indirettamente connesso all'identità dell'utente finale o dell'utente dei dati o, se del caso, a considerazioni commerciali relative al riutilizzo dei dati, e saranno applicati in modo non discriminatorio a tutti gli utenti finali o utenti dei dati partecipanti. La prima presentazione dell'itinerario di viaggio non deve indurre in errore l'utente finale.

3. In caso di riutilizzo di dati statici, storici, osservati e dinamici sulla mobilità e sul traffico, e su richiesta del titolare dei dati, è indicata la fonte di tali dati. È indicato inoltre l'intervallo di aggiornamento dei dati statici, storici, osservati e, ove possibile, dinamici.

4. I termini e le condizioni per l'utilizzo dei dati sul traffico e sulla mobilità forniti attraverso il punto di accesso nazionale istituito conformemente all'articolo 3 possono essere stabiliti mediante un contratto di licenza. Tali condizioni non riducono indebitamente le possibilità di riutilizzo né sono utilizzate per limitare la concorrenza. I contratti di licenza, laddove utilizzati, impongono in ogni caso il numero minore possibile di limitazioni al riutilizzo. Le eventuali compensazioni finanziarie sono ragionevoli e proporzionate ai legittimi costi derivanti dalla fornitura e dalla diffusione dei dati pertinenti sulla mobilità e sul traffico.";

(7) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

"Articolo 9

Valutazione di conformità

1. Gli Stati membri valutano se i titolari dei dati e i fornitori di servizi di informazione sulla mobilità sono conformi alle prescrizioni di cui agli articoli da 3 a 8.
2. Al fine di effettuare la valutazione di cui al paragrafo 1, le autorità competenti degli Stati membri possono chiedere ai titolari dei dati e ai fornitori di servizi di informazione sulla mobilità i seguenti documenti:
 - (a) una descrizione dei dati sulla mobilità e sul traffico accessibili attraverso il punto di accesso nazionale, le informazioni sulla loro qualità e le condizioni per il riutilizzo di tali dati;
 - (b) una descrizione dei servizi di informazione sulla mobilità disponibili, compresi i collegamenti con altri servizi ove applicabile;
 - (c) una dichiarazione di conformità alle prescrizioni di cui agli articoli da 3 a 8 basata su elementi concreti;
 - (d) i contratti di licenza o gli accordi contrattuali con i fornitori di servizi di informazione sulla mobilità.
3. Gli Stati membri effettuano controlli casuali per accertare la correttezza delle dichiarazioni di cui al paragrafo 2, lettera c).";

(8) all'articolo 10, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Nell'ambito delle relazioni di cui all'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2010/40/UE gli Stati membri forniscono alla Commissione le seguenti informazioni:

- (a) i progressi compiuti in termini di accessibilità e di scambio dei dati sulla mobilità e sul traffico di cui all'allegato;

- (b) l'ambito geografico dei dati di cui all'allegato accessibili attraverso il punto di accesso nazionale istituito conformemente all'articolo 3 e la loro qualità, compresi i criteri utilizzati per definire detta qualità e gli strumenti utilizzati per monitorarla;
 - (c) il collegamento dei servizi di informazione sulla mobilità;
 - (d) il risultato della valutazione di conformità di cui all'articolo 9, paragrafo 1;
 - (e) se pertinente, una descrizione delle modifiche apportate al punto di accesso nazionale istituito conformemente all'articolo 3.";
- (9) l'allegato è sostituito dall'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Entrata in vigore e applicazione

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 29.11.2023

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

Bruxelles, 29.11.2023
C(2023) 8105 final

ANNEX

ALLEGATO

del

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE

**recante modifica del regolamento delegato (UE) 2017/1926 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**

Allegato
"ALLEGATO
CATEGORIE DI DATI

(di cui agli articoli 2, 3, 4, 5, 6, 8 e 10)

Suddivisione dei modi di trasporto, dei mezzi di trasporto e dei servizi compresi, ad esempio:

Trasporto di linea, ad esempio:

linee aeree, linee ferroviarie comprese linee ad alta velocità, linee convenzionali, sistemi di trasporto leggero su rotaia, funivie, autobus a lunga percorrenza, trasporti marittimi compresi servizi di traghetto, trasporti per vie navigabili interne, metropolitane, tram, autobus, filobus.

Trasporto a richiesta, ad esempio:

bus navetta, traghetti navetta, servizi di bus a chiamata, taxi, car sharing, car pooling, noleggio di auto, ride sharing, bike sharing, noleggio di biciclette, e-scooter sharing.

Trasporto privato, ad esempio:

automobili, motociclette, biciclette, scooter, a piedi.

1. TIPI DI DATI STATICI, STORICI E OSSERVATI SULLA MOBILITÀ E SUL TRAFFICO

1.1. Livello di servizio 1

- (a) Ricerca località (origine/destinazione):
 - i) indirizzi (numero civico, nome della via, codice di avviamento postale);
 - ii) luoghi topografici (città, località, paese, sobborgo, unità amministrativa);
 - iii) punti di interesse (relativamente alle informazioni sui trasporti) che i viaggiatori potrebbero voler raggiungere.
- (b) Itinerari: calendario operativo che correla il tipo di giorno alle date di calendario.
- (c) Ricerca località (nodi di accesso) – per il trasporto di linea e il trasporto a richiesta, ove pertinente:
 - i) nodi di accesso identificati;
 - ii) geometria/struttura della mappa dei nodi di accesso.
- (d) Calcolo itinerario – per il trasporto di linea e il trasporto a richiesta, ove pertinente:
 - i) possibilità di coincidenze;
 - ii) tempi di trasferimento standard nei punti di interscambio;
 - iii) topologia della rete e itinerari/linee (topologia);
 - iv) operatori dei trasporti;
 - v) orari;
 - vi) interscambi pianificati tra servizi di linea garantiti;

- vii) orari di operatività;
 - viii) servizi presso i nodi di accesso (per esempio informazioni sul binario, help desk/uffici informazioni, biglietterie, ascensori/scale, ingressi e uscite);
 - ix) veicoli, compresa la loro accessibilità (per esempio pianale ribassato, accessibili con sedia a rotelle, accessibili con carrozzina) e l'accessibilità dei servizi a bordo (per esempio bagni);
 - x) accessibilità dei nodi di accesso e dei percorsi interni negli interscambi (per esempio ascensori, scale mobili);
 - xi) esistenza di servizi di assistenza (per esempio assistenza in loco).
- (e) Calcolo itinerario:
- i) rete stradale (comprese le corsie separate per autobus/taxi);
 - ii) rete ciclistica (piste ciclabili, piste ciclabili su corsie riservate, corsie riservate ad autobus e biciclette, piste su carreggiata stradale condivisa con i veicoli, sentieri condivisi ciclo-pedonali);
 - iii) rete pedonale e servizi di accessibilità.

1.2. Livello di servizio 2

- (a) Ricerca località – per trasporto a richiesta e privato:
- i) posizione dei parcheggi (su strada e fuori strada), compresi i parcheggi accessibili a persone con disabilità e con mobilità ridotta;
 - ii) fermate park & ride;
 - iii) fermate park & drive;
 - iv) stazioni di bike sharing;
 - v) stazioni di car sharing;
 - vi) parcheggi sicuri per biciclette (per esempio garage chiuso);
 - vii) piazzole di sosta per scooter.
- (b) Servizio di informazione:
- i) dove e come acquistare biglietti per trasporti di linea, compresi canali di distribuzione al dettaglio, metodi di adempimento, metodi di pagamento;
 - ii) dove e come pagare il parcheggio, compresi canali di distribuzione al dettaglio, metodi di adempimento, metodi di pagamento.
- (c) Informazioni ausiliarie – per trasporto di linea e trasporto a richiesta, ove pertinente:
- i) tariffe ordinarie normali di base:
 - dati sulla rete tariffaria (zone tariffarie/fermate e fasce tariffarie);
 - strutture tariffarie ordinarie (tariffe da punto a punto comprese tariffe giornaliere e settimanali, tariffe a zona, tariffe fisse);
 - i) servizi relativi ai veicoli, tra cui classi di trasporto, WiFi a bordo, capacità e condizioni di accesso per le biciclette.

1.3. Livello di servizio 3

- (a) Richieste dettagliate su tariffe ordinarie normali e speciali – per trasporto di linea e trasporto a richiesta, ove pertinente:
 - i) classi di passeggeri (classi di passeggeri quali adulti, bambini, anziani, studenti, militari/veterani, passeggeri con disabilità e passeggeri con mobilità ridotta, condizioni applicabili e classi di viaggio);
 - ii) prodotti a tariffazione normale (diritti di accesso per esempio a zona/da punto a punto, compresi biglietti giornalieri e settimanali/sola andata/andata e ritorno, ammissibilità all'accesso, condizioni di utilizzo di base quali periodo di validità/operatore/orario di viaggio/interscambio, prezzi standard da punto a punto per diverse coppie di località da punto a punto, comprese tariffe giornaliere e settimanali/prezzi a zona/prezzi fissi);
 - iii) prodotti a tariffazione speciale (offerte con condizioni speciali aggiuntive quali tariffe promozionali, tariffe per gruppi, abbonamenti, prodotti aggregati che combinano tra loro diversi prodotti e aggiungono prodotti quali parcheggi e viaggi, periodi minimi di soggiorno);
 - iv) condizioni commerciali di base come rimborso, sostituzione, cambio o trasferimento;
 - v) condizioni di prenotazione come periodo di acquisto, periodi di validità, restrizioni sull'itinerario, tariffe per sequenze di zone, periodi minimi di soggiorno.
- (b) Servizio di informazione – per trasporto a richiesta: come prenotare servizi di trasporto a richiesta, compresi canali di distribuzione al dettaglio, metodi di adempimento, metodi di pagamento.
- (c) Itinerari:
 - i) caratteristiche dettagliate della rete ciclistica (qualità del manto stradale, possibilità di utilizzo di biciclette affiancate, superficie condivisa, pista integrata nella carreggiata stradale/in sede propria, itinerario panoramico, tratti pedestri, divieti di svolta o accesso, per esempio in senso contrario);
 - ii) parametri necessari per il calcolo di fattori ambientali quali le emissioni di gas a effetto serra per tipo di veicolo o per passeggero/miglio o per distanza percorsa;
 - iii) parametri necessari per il calcolo del consumo di carburante (carburante convenzionale e alternativo).
- (d) Calcolo itinerario: tempi di viaggio stimati per tipo di giorno e fascia oraria in base al modo di trasporto/alla combinazione di modi di trasporto.

1.4. Livello di servizio 4

- (a) Dati storici sulla mobilità e sul traffico relativi ai ritardi – per trasporto di linea e trasporto a richiesta, ove pertinente.
- (b) Dati osservati relativi a ritardi e orari di passaggio – per trasporto di linea
 - i) la durata e, ove possibile, il motivo dei ritardi di almeno 60 minuti per i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri (conformemente all'articolo 19 del regolamento (UE) 2021/782);

- ii) la durata e, ove possibile, il motivo dei ritardi alla partenza di oltre 90 minuti per i servizi passeggeri via mare e per vie navigabili interne (conformemente all'articolo 18 del regolamento (UE) n. 1177/2010);
 - iii) la durata e, ove possibile, il motivo dei ritardi alla partenza dal capolinea di oltre 120 minuti per i servizi regolari di trasporto di passeggeri con autobus con una distanza prevista pari o superiore a 250 km (conformemente all'articolo 19 del regolamento (UE) n. 181/2011);
 - iv) la durata e, ove possibile, il motivo dei ritardi dei voli alla partenza di almeno 120 minuti e dei ritardi dei voli all'arrivo di almeno 180 minuti (conformemente agli articoli 5 e 6 del regolamento (CE) n. 261/2004).
- (c) Dati osservati relativi alle cancellazioni – per trasporto di linea:
- i) cancellazioni dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri (e ove possibile i motivi);
 - ii) cancellazioni dei servizi passeggeri via mare e per vie navigabili interne (e ove possibile i motivi);
 - iii) cancellazioni dei servizi regolari di trasporto con autobus con una distanza prevista pari o superiore a 250 km (e ove possibile i motivi);
 - iv) cancellazioni dei voli (e ove possibile i motivi);
- (d) informazioni sulle tariffe per il parcheggio.

2. TIPI DI DATI DINAMICI SULLA MOBILITÀ E SUL TRAFFICO

2.1. Livello di servizio 1

Orari di passaggio, itinerari di viaggio e informazioni ausiliarie

- i) interruzioni, come chiusure e/o deviazioni di reti (e ove possibile i motivi);
- ii) informazioni sulla situazione in tempo reale, come i tempi stimati di partenza e arrivo dei servizi, ritardi, cancellazioni, monitoraggio delle coincidenze garantite;
- iii) situazione ai nodi di accesso (per esempio informazioni dinamiche sul binario, scale mobili/ascensori operativi, posizione di uscite e ingressi chiusi) – per trasporto di linea.

2.2. Livello di servizio 2

- (a) Servizio di informazione sulle tariffe per il parcheggio – per trasporto a richiesta e privato;
- (b) controllo disponibilità e posizione – per trasporto a richiesta e privato, ove pertinente;
 - i) disponibilità di car sharing e posizione, disponibilità di bike sharing e posizione, disponibilità di scooter sharing e posizione, disponibilità e posizione di altri servizi di mobilità condivisa;
 - ii) disponibilità di parcheggi (su strada e fuori strada).

2.3. Livello di servizio 3

Informazioni sull'occupazione del veicolo – per trasporto di linea e trasporto a richiesta, ove pertinente."