

Numero
1862

cl

0

Bellinzona
13 aprile 2022

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni DATEC
3003 Berna

*Invio per posta elettronica (Word e pdf):
konsultationen@bav.admin.ch
monika.zosso@bav.admin.ch*

Consultazione sulla Legge federale sull'infrastruttura di dati sulla mobilità

Signora Consigliera federale,
gentili signore, egregi signori,

in data 3 febbraio 2022 ci avete trasmesso per parere la documentazione riguardante la consultazione in oggetto e vi ringraziamo per l'opportunità di esprimerci.

Abbiamo preso atto del rapporto esplicativo e in allegato vi trasmettiamo il questionario debitamente compilato come richiesto.

L'impiego efficiente delle infrastrutture di mobilità esistenti è un obiettivo condiviso dal nostro Cantone. Per raggiungerlo, promuoviamo già da tempo diverse forme di intermodalità e mobilità condivisa, in particolare sugli spostamenti casa-lavoro, attraverso misure concrete quali incentivi e campagne informative.

Si inserisce in questo contesto la messa a disposizione di un'infrastruttura nazionale di dati sulla mobilità e sulla rete dei trasporti uniforme, affidabile e flessibile. L'infrastruttura dovrebbe permettere un accesso aperto ai dati, facilitando – dal punto di vista finanziario, amministrativo e tecnico – la creazione di app dedicate all'intermodalità e l'integrazione di servizi di mobilità in app commerciali esistenti. Salutiamo quindi positivamente la creazione della base legale che ne permetterà la messa in opera.

L'analisi della documentazione in consultazione ha permesso di evidenziare in particolare i punti seguenti.

Integrazione di un'infrastruttura di dati sulla mobilità (MODI) a livello internazionale

Il nostro Cantone è fortemente influenzato e caratterizzato da dinamiche transfrontaliere. Riteniamo essenziale che MODI possa interfacciarsi con dati e infrastrutture simili disponibili nei territori confinanti e che l'integrazione di dati essenziali internazionali debba essere prevista fin da subito.

RG n. 1862 del 13 aprile 2022

Integrazione del traffico pesante nella MODI

Le prospettive di traffico 2050 prevedono forti crescite del traffico merci, sia considerando il traffico pesante che i furgoni da consegna. Riteniamo che la massimizzazione dell'efficienza dei trasporti merci sia un obiettivo importante da perseguire sin da subito. L'integrazione dei relativi dati nella MODI dovrebbe essere perlomeno già pianificato.

Costi della MODI

Nel rapporto esplicativo non vi sono gli elementi necessari per poter valutare l'adeguatezza dei costi relativi a creazione, gestione e sviluppo della MODI che appaiono quantomeno elevati.

Attrattività di un'infrastruttura nazionale di interconnessione dei dati sulla mobilità (NADIM)

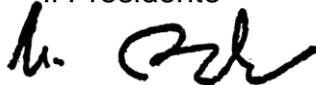
L'accesso e uso della NADIM è attualmente codificato come volontario. Il successo o il fallimento della piattaforma dipende quindi dalla sua attrattività. Questa deve essere garantita affinché utenti pubblici e privati decidano di parteciparvi, mettendo a disposizione importanti dati di mobilità. A questo fine, riteniamo di particolare importanza che anche enti pubblici e para-pubblici possano attingere ai finanziamenti per i collegamenti tecnici (attualmente riservati ai soli utenti privati). Questo agevolerebbe la loro partecipazione alla NADIM, permettendo di alimentarla con dati base completi e affidabili, ciò che contribuisce ad aumentarne l'attrattività per altri utenti.

Riteniamo inoltre che i finanziamenti debbano essere garantiti anche oltre i primi 2 anni.

Vogliate gradire, signora Consigliera federale, gentili signore ed egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente


Manuele Bertoli

Il Cancelliere


Arnoldo Coduri

Allegato: questionario

Copia:

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet



Consultazione

sulla legge federale sull'infrastruttura di dati sulla mobilità (LIDMo)

N. registrazione/dossier: UFT

Questionario

Parere presentato da:

<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone
<input type="checkbox"/>	Partito
<input type="checkbox"/>	Associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna
<input type="checkbox"/>	Associazione mantello dell'economia
<input type="checkbox"/>	Organizzazione nazionale di categoria
<input type="checkbox"/>	Rappresentanza di gruppi d'interesse
<input type="checkbox"/>	Impresa di trasporto pubblico
<input type="checkbox"/>	Fornitore di mobilità privato
<input type="checkbox"/>	Sviluppatore e fornitore di soluzioni per i clienti finali (app ecc.)
<input type="checkbox"/>	Ricerca e scienza
<input type="checkbox"/>	Altro
Mittente: Cantone Ticino	

Spedire il questionario compilato, possibilmente in formato Word (*.doc o *.docx), all'indirizzo monika.zosso@bav.admin.ch

Orientamento generale

1. Condividete l'orientamento del progetto, cioè la regolamentazione del tema dei dati sulla mobilità – come contributo a un sistema di mobilità efficiente – all'interno di una nuova legge che riguarda tutti i vettori di trasporto e il cui contenuto principale è un'infrastruttura di dati sulla mobilità statale (cfr. art. 1 della legge e n. 1.2.1 del rapporto esplicativo)?

SÌ NO

Osservazioni:

Dati sulla mobilità come terza infrastruttura di rilevanza sistemica oltre a quella stradale e ferroviaria

2. Crescente importanza dei dati sulla mobilità
Condividete l'opinione secondo cui i dati sulla mobilità (p. es. sulla situazione del traffico e sulle offerte di mobilità esistenti) rivestono un'importanza centrale per il funzionamento dei trasporti e della mobilità e rappresentano quindi una terza infrastruttura per il sistema di mobilità, accanto a quella ferroviaria e stradale (cfr. n. 1.1.4 del rapporto esplicativo)?

SÌ NO

Osservazioni:

Dati sulla mobilità ed ente pubblico

3. Dati sulla mobilità e loro importanza per i compiti di Confederazione, Cantoni e Comuni nel sistema di mobilità
Condividete l'opinione secondo cui un'infrastruttura statale di dati sulla mobilità gioverebbe a Confederazione, Cantoni, Comuni e città nell'adempimento dei loro compiti attinenti alla mobilità (gestione delle infrastrutture / ordinazione di offerte) (cfr. n. 1.1.5 del rapporto esplicativo)?

SÌ NO

Osservazioni:

La nozione di "infrastruttura statale" di dati di mobilità non deve lasciare in secondo piano la necessità di interconnessione con la rete europea, sulla quale poniamo particolare accento quale Cantone di frontiera.

4. Ruolo della Confederazione nel settore dei dati sulla mobilità
Ritenete che la Confederazione debba assumere un ruolo centrale affinché i dati sulla mobilità siano approntati in modo affidabile e non discriminatorio e possano essere interconnessi più facilmente (cfr. n. 4.1.1 del rapporto esplicativo)?

SÌ NO

Osservazioni:

Infrastruttura di dati sulla mobilità (MODI)

5. Principio di un'infrastruttura nazionale di dati sulla mobilità (cfr. art. 1 e 4 della legge e n. 4.1.4 del rapporto esplicativo)

Ritenete appropriato che per una migliore utilizzazione di dati sulla mobilità (fornitura, approntamento, scambio, connessione, fruizione) la Confederazione metta a disposizione, con la MODI, un'infrastruttura di base per i dati al fine di gestire e utilizzare con maggiore efficienza le capacità infrastrutturali e le offerte di mobilità esistenti e predisporre offerte per i clienti finali più orientate alle esigenze?

SÌ NO

Osservazioni:

6. Flessibilità della MODI (cfr. art. 4 della legge e n. 4.1.4 del rapporto esplicativo)

Siete d'accordo che considerando gli sviluppi in atto il Consiglio federale possa eventualmente integrare la MODI con elementi supplementari conformi allo scopo, in aggiunta alla NADIM e alla Rete dei trasporti CH?

SÌ NO

Osservazioni:

Elemento essenziale visti i rapidi cambiamenti nel settore della mobilità.

7. Finanziamento della MODI (cfr. art. 34 segg. della legge e n. 6 del rapporto esplicativo)

Siete d'accordo che a lungo termine la MODI debba essere finanziata attraverso contributi degli utenti?

SÌ NO

Osservazioni:

Il principio di una partecipazione al finanziamento della MODI è condiviso mentre riteniamo problematico un suo finanziamento completo.
Attualmente risulta difficile quantificare quali potrebbero essere gli emolumenti per l'utilizzo della piattaforma. Il loro ammontare dovrà tenere conto anche del mercato per l'accesso ai dati attraverso canali alternativi alla MODI, in modo che l'utilizzo della piattaforma rimanga concorrenziale.

NADIM

8. La NADIM come contributo a un sistema di mobilità efficiente (cfr. art. 5 segg. della legge e n. 4.1.8 del rapporto esplicativo)

Ritenete appropriato migliorare l'interconnessione dei dati sulla mobilità e i contatti tra i loro utenti (p. es. fornitori di mobilità, sviluppatori di app, ente pubblico, mondo scientifico) mediante un'infrastruttura nazionale di dati sulla mobilità (NADIM)?

SÌ NO

Osservazioni:

9. Dati essenziali della NADIM (cfr. art. 6 della legge e n. 4.1.8.6 del rapporto esplicativo)

- a. Siete d'accordo che i fornitori di dati debbano approntare un insieme minimo di dati sulla mobilità rilevanti (p. es. ubicazione, disponibilità e tariffe delle offerte di mobilità) se desiderano rendere le loro offerte accessibili attraverso la NADIM?

SÌ NO

Osservazioni:

I "dati essenziali" sono i dati necessari per il funzionamento della NADIM (art. 6 cpv. 1). Riteniamo che la lista dei "dati essenziali" debba essere allestita in modo prudentiale (si veda anche risposta alla domanda 9.c), calibrata secondo il tipo di fornitore e considerare i costi di produzione/fornitura dei dati.

L'onere per la fornitura dei "dati essenziali" non deve essere troppo elevato. Riteniamo infatti che qualora i costi aggiuntivi generati per produzione/fornitura dei "dati essenziali" fossero troppo elevati il fornitore potrebbe optare di non aderire alla NADIM.

- b. Siete d'accordo che l'insieme di dati essenziali necessario per ogni fornitore di dati per poter rispondere alle sfide future sia determinato dal Consiglio federale e dal gestore della NADIM?

SÌ NO

Osservazioni:

- c. Ritenete che in linea di principio i dati essenziali debbano essere resi disponibili come dati aperti (in genere gratuitamente, per un libero riutilizzo) mediante la NADIM?

SÌ NO

Osservazioni:

Nella definizione della lista dei "dati essenziali" è necessario considerare che i fornitori privati di dati che hanno come modello di business la vendita di dati, con molta probabilità non saranno interessati a partecipare alla NADIM nel caso in cui essi venissero resi disponibili gratuitamente.

- d. Siete d'accordo che per i dati essenziali che non è possibile rendere accessibili senza un onere aggiuntivo il Consiglio federale possa prescrivere, quale compensazione per la loro fruizione mediante la NADIM, la reciproca fornitura di dati?

SÌ NO

Osservazioni:

Non è chiaro se questo modo di procedere sia previsto solo per i primi 10 anni durante i quali la fruizione della NADIM è gratuita.

Riteniamo che questa soluzione possa essere percorribile anche in seguito quale alternativa al pagamento di emolumenti.

10. Sovvenzionamento del collegamento tecnico alla NADIM (cfr. art. 10 della legge e n. 4.1.8.3 del rapporto esplicativo)

- a. Ritenete che per i primi due anni il Consiglio federale debba sostenere finanziariamente il collegamento alla NADIM (p. es. lo sviluppo di interfacce) di sistemi di fornitura o fruizione di dati appartenenti a privati, tenendo conto della capacità finanziaria dei soggetti interessati e dell'utilità dei loro dati?

SÌ NO

Osservazioni:

Riteniamo che i finanziamenti siano da estendere anche agli enti pubblici nel caso di dati per cui non è previsto l'obbligo di fornitura in altri ambiti (vedasi geodati o dati del TP) e debbano essere sostenuti per un periodo più lungo di due anni. Siamo dell'avviso che la conoscenza e l'attrattività della NADIM necessitino di un lasso di tempo maggiore. Inoltre, il riconoscimento della necessità, dell'interesse e la decisione di adesione potrebbero richiedere più di due anni.

- b. Ritenete che un contributo a fondo perso d'importo non superiore al 40 per cento dei costi sia giustificato?

SÌ NO

Osservazioni:

Rete dei trasporti CH

11. Contributo a un sistema di mobilità efficiente attraverso la Rete dei trasporti CH (cfr. art. 8 della legge e n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Condividete l'opinione secondo cui la Rete dei trasporti CH, creando un sistema di riferimento territoriale per i geodati sull'infrastruttura di trasporto della Svizzera, può contribuire in modo significativo alla rappresentazione, allo scambio semplificato e alla connessione di dati sull'infrastruttura di trasporto e sulla mobilità?

SÌ NO

Osservazioni:

12. La Rete dei trasporti CH come sistema di riferimento comprendente anche dati privati concernenti la rete dei trasporti (cfr. art. 8 cpv. 2 della legge e n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Ritenete corretto che con la Rete dei trasporti CH si ambisca ad avere un sistema di riferimento non solo per i geodati concernenti le vie di comunicazione dell'ente pubblico ma anche per ulteriori dati sulle vie di comunicazione?

SÌ NO

Osservazioni:

13. Gestione della Rete dei trasporti CH (cfr. art. 8 cpv. 5 della legge)
Ritenete che il Consiglio federale dovrebbe affidare a swisstopo, al termine della creazione della Rete dei trasporti CH, anche il mandato di gestirla, oppure vedete alternative adeguate?

SÌ NO

Osservazioni:

Requisiti applicabili alla MODI

14. Principi / requisiti generali per la gestione della MODI (cfr. art. 9 cpv. 1 e art. 12 cpv. 4 della legge e n. 4.1.5 del rapporto esplicativo):

- a. Concordate con i requisiti generali rispettivamente i principi (apertura, volontarietà, parità di trattamento, assenza di scopi di lucro, qualità, affidabilità, trasparenza, flessibilità) per la gestione della MODI?

SÌ NO

Osservazioni:

- b. Principio della volontarietà: siete d'accordo che i dati siano approntati mediante la MODI su base volontaria e che non debbano essere introdotti obblighi di fornitura aggiuntivi (cfr. n. 4.1.5.1 del rapporto esplicativo)?

SÌ NO

Osservazioni:

Per gli enti pubblici la volontarietà di fornitura dev'essere limitata ai dati ritenuti non essenziali.

- c. Diversamente dal principio di volontarietà, sareste favorevoli all'introduzione di nuovi obblighi attinenti alla fornitura di dati sulla mobilità rilevanti per i soggetti seguenti (eventualmente in concomitanza con una revisione della Costituzione federale, necessaria a tal fine)?

Obbligo di fornitura per l'ente pubblico (Confederazione, Cantoni, Comuni)?

SÌ NO

Osservazioni:

Solo nel caso in cui siano classificati come "essenziali" dati attualmente non soggetti a obbligo di fornitura in altri ambiti (dati del TP / geodati). In questo modo la NADIM può essere resa più attrattiva anche per altri fornitori/utenti (privati in particolare).

Si vedano anche le risposte alla domanda 9.a riguardo ai costi di produzione/fornitura di dati ritenuti "essenziali" e alla domanda 10.a riguardo ai finanziamenti.

Obbligo di fornitura per i fornitori di mobilità titolari di concessione pubblica o sovvenzionati?

SÌ NO

Osservazioni:

Si veda la risposta alla domanda precedente.

Obbligo di fornitura per le imprese private?

Sì NO

Osservazioni:

Per le imprese private la partecipazione alla NADIM deve rappresentare un'opportunità e contribuire a generare ricadute commerciali. Riteniamo inoltre che un obbligo per i privati interferisca in modo troppo importante nella libertà economica. Si veda anche risposta alla domanda 9.c.

Ente dei dati sulla mobilità (EDM)

15. Nuovo ente dei dati sulla mobilità (cfr. art. 12 della legge e n. 4.1.9.2 del rapporto esplicativo)

a. In considerazione dei principi di cui al numero 4.1.5 del rapporto esplicativo (cfr. domanda n. 14), ritenete appropriata la costituzione di un nuovo istituto federale, l'EDM, segnatamente allo scopo di creare, gestire e sviluppare la NADIM?

Sì NO

Osservazioni:

b. Ritenete che una diversa forma organizzativa e giuridica sarebbe più idonea? In tal caso, quale e perché? Come andrebbe finanziata tale organizzazione (cfr. n. 4.1.9.3 del rapporto esplicativo)?

Sì NO

Osservazioni:

16. Compiti dell'EDM nella gestione della NADIM (cfr. art. 13 della legge e n. 4.1.8.2 del rapporto esplicativo)

a. Ritenete che i compiti elencati all'articolo 13 capoverso 2 della legge siano appropriati? A vostro avviso ci sono ulteriori compiti?

Sì NO

Osservazioni:

b. Standardizzazione nel settore dei dati sulla mobilità (cfr. art. 13 cpv. 2 lett. b della legge): ritenete opportuno che l'EDM – al fine di garantire l'interoperabilità e con il coinvolgimento degli attori rilevanti – stabilisca i requisiti per i dati sulla mobilità, i metadati e i servizi (p. es. gli standard da utilizzare) e ne verifichi il rispetto?

Sì NO

Osservazioni:

- c. Scambio di dati sulla mobilità (cfr. art. 13 cpv. 2 lett. d ed e della legge): ritenete opportuno che l'EDM si occupi di integrare dati e approntare dati e servizi, nonché di fornire assistenza tecnica e specialistica?

Sì NO

Osservazioni:

17. Prestazioni commerciali (cfr. art. 15 della legge e n. 4.1.8.4 del rapporto esplicativo)

Il gestore deve poter fornire prestazioni commerciali quali consulenze e perizie che richiedono le sue specifiche competenze, a condizione che non rappresentino una concorrenza per le imprese private?

Sì NO

Osservazioni:

18. Clausola di esclusione (cfr. art. 17 della legge)

Ritenete che l'EDM dovrebbe avere la possibilità di escludere dall'utilizzazione della NADIM gli utenti di dati che non ottemperano agli obblighi loro imposti, segnatamente alla fornitura di dati, o che impiegano i dati in senso contrario alle disposizioni di legge o in maniera abusiva?

Sì NO

Osservazioni:

19. Protezione dei dati (cfr. art. 18 della legge e n. 4.1.8.6.3 del rapporto esplicativo)

- a. Ritenete che le condizioni quadro per il trattamento di dati personali poste dalla legge all'articolo 18 siano adeguate alla protezione dei dati?

Sì NO

Osservazioni:

La questione deve essere valutata dalle autorità competenti per la protezione dei dati.

- b. Condividete l'opinione secondo cui è sostanzialmente responsabilità dei fornitori di dati garantire la protezione dei dati personali dei loro clienti finali, ad esempio attraverso la fornitura di dati anonimizzati?

Sì NO

Osservazioni:

La questione deve essere valutata dalle autorità competenti per la protezione dei dati.

Domande aggiuntive

20. Incentivi a partecipare alla NADIM

La maggiore visibilità e usabilità e la connessione semplificata dei dati e delle offerte per i fornitori di mobilità e le altre parti interessate rappresentano un incentivo sufficiente per partecipare alla NADIM? In caso negativo, quali ulteriori incentivi andrebbero previsti?

Sì NO

Osservazioni:

Si vedano le risposte alle domande 10.a e 14.c.

21. Coordinamento centrale / sovranità decentralizzata per i dati concernenti la rete dei trasporti (cfr. n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Ritenete che l'approccio del coordinamento centrale con sovranità decentralizzata sui dati sia opportuno in un'ottica di armonizzazione sostenibile dei dati concernenti la rete dei trasporti?

Sì NO

Osservazioni:

Quale Cantone di frontiera dipendiamo dal fatto che le strutture che verranno sviluppate siano operabili anche al di là dei confini nazionali.

22. Incentivi alla partecipazione alla Rete dei trasporti CH (cfr. n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Secondo voi, il vantaggio della connessione e della compatibilità dei propri dati concernenti la rete dei trasporti con altri dati è un incentivo sufficiente per i fornitori di dati per partecipare alla Rete dei trasporti CH? In caso negativo, quali ulteriori incentivi andrebbero previsti?

Sì NO

Osservazioni:

Si vedano le risposte alle domande 10.a e 14.c.

23. Fruizione dei dati sulla mobilità attraverso l'infrastruttura di dati sulla mobilità

Ritenete che la fonte dei dati debba essere esplicitata quando si utilizzano i dati di cui si fruisce?

Sì NO

Osservazioni:

Altri temi / osservazioni

24. Altre osservazioni in merito al progetto

Avete altre osservazioni da formulare in merito al progetto?

Osservazioni:

Come evidenziato anche nel rapporto esplicativo le prospettive di traffico 2050 prevedono un aumento maggiore del traffico merci (+31%) rispetto a quello delle persone (+11%). Una gestione coordinata dei trasporti merci risulta quindi essenziale. Chiediamo la motivazione per cui l'integrazione dei dati del traffico merci e della logistica non sia prevista sin da subito.