

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Autorità senza navigazione?

Premessa

Le app di navigazione, come ad esempio Google Maps e Waze, stanno rapidamente diventando una forza silenziosa ma potente che influisce sulle dinamiche politiche e nazionali. Mentre i Governi pianificano infrastrutture e politiche urbane, queste piattaforme digitali tracciano percorsi e influenzano il traffico in tempo reale, bypassando le decisioni locali e le regolamentazioni statali. Con milioni di utenti che dipendono dalle loro indicazioni, le app di navigazione hanno assunto un potere capillare superiore a quello degli stati, regolando in modo autonomo la viabilità e, talvolta, creando disagi nei quartieri residenziali o rendendo inefficaci le strategie di gestione del traffico pubblico. Questo fenomeno solleva interrogativi sul confine tra potere tecnologico e controllo statale, mettendo in discussione il tradizionale dominio delle autorità locali sui trasporti e la mobilità urbana.

Un esempio:

Via Guioni potrebbe essere immaginata come un piccolo, ma cruciale snodo viario che collega il nord dell'Europa al Lago di Como, fungendo da unico crocevia per chi viaggia lungo questa direttrice, un po' come lo è già il traforo del San Gottardo.

Via Guioni, pur essendo una via a vocazione locale, con un asilo, residenze e il futuro parco Viarno (con il suo parco giochi), di fatto rappresenta al momento una sorta di passaggio obbligato per i viaggiatori provenienti dai paesi del nord Europa, come Germania, Olanda, Francia e Svizzera, e diretti verso l'Italia settentrionale, in particolare verso il Lago di Como, una delle mete turistiche più famose d'Italia.

Le problematiche che sorgono quando Google Maps, o altre app di navigazione, convogliano arbitrariamente il traffico su determinate strade, senza che uno Stato o in questo caso la città e il Cantone stesso, possa impedirlo, e possono divenire complesse e di natura legale, sociale e infrastrutturale.

In questo scenario, via Guioni diventa l'unica arteria di collegamento tra due realtà geografiche, costituendo un **collo di bottiglia** naturale per i flussi di traffico internazionali. La quasi assenza di alternative stradali attuali rende questo passaggio fondamentale per turisti, magari con roulotte di grandi dimensioni, a volte merci, che si spostano tra il nord e il sud dell'Europa, senza dimenticare i 20'000 frontalieri giornalieri di passaggio da e per Gandria.

La problematica

Quando Google Maps devia grandi volumi di traffico su strade secondarie o residenziali, ciò può portare a **congestione e sovraccarico** in zone non progettate per gestire elevati flussi di veicoli. Queste strade spesso non sono costruite per sopportare un tale carico e possono deteriorarsi rapidamente o diventare pericolose.

Il passaggio improvviso di molte auto in zone residenziali o rurali può compromettere la sicurezza, soprattutto in aree con scuole o percorsi pedonali. **Incidenti e pericoli** per i residenti possono aumentare, poiché le strade locali non sono attrezzate per gestire traffico ad alta velocità o volumi di auto.

Questo accade, per esempio, spesso quando l'autostrada tra Lugano nord e Melide è completamente intasata, i mezzi vengono reindirizzati sulle strade cantonali o locali creando il blocco totale del traffico locale.

L'aumento del traffico in zone tranquille può inoltre portare a **inquinamento acustico** e a un maggiore impatto ambientale, come emissioni di gas di scarico e degrado delle infrastrutture, danneggiando la qualità della vita dei residenti locali e causando stress nelle comunità interessate.

I Comuni o il Cantone si trovano quindi impotenti di fronte a queste deviazioni di traffico, poiché i servizi di navigazione come Google Maps o Waze sono gestiti da aziende private e basati su algoritmi che analizzano dati in tempo reale. Gli enti pubblici possono **non avere il potere legale** per fermare o regolamentare l'uso di questi strumenti, anche se questi portano a problemi locali significativi.

L'uso arbitrario di strade alternative può ostacolare i **piani di gestione del traffico** pensati dalle autorità locali. Le app di navigazione tendono a massimizzare la velocità di percorrenza, mentre le autorità potrebbero preferire mantenere il traffico concentrato su arterie principali più sicure e attrezzate, per esempio come fa l'USTRA nella gestione dell'autostrada.

Sia il Cantone che il Comune potrebbero cercare di limitare l'uso di certe strade, ma non hanno il controllo sugli algoritmi delle app. Di conseguenza, potrebbero sorgere **conflitti di interesse** tra le esigenze di Comuni e Cantone e l'obiettivo delle aziende tecnologiche di fornire il percorso più rapido o efficiente.

Lo Stato potrebbe quindi trovarsi in una situazione difficile nel tentare di limitare o controllare il flusso di traffico generato dai navigatori. **Chi è responsabile** degli incidenti o dei danni causati dal traffico incontrollato su strade inadeguate? Questo crea complessità dal punto di vista legale e normativo.

A tal proposito in una risposta ad una mozione del nazionale in merito alla regolamentazione dei sistemi di navigazione, in data **19 agosto 2015 il Consiglio federale** così si esprimeva:

“Negli ultimi anni le possibilità tecniche nel settore della navigazione stradale sono evolute molto rapidamente: gli smartphone offrono oggi numerose nuove opzioni (p. es. social network come Facebook o applicazioni crowdsourcing come Waze), andando così a sostituire gli apparecchi destinati esclusivamente alla navigazione. Le possibilità di influenzare la scelta dell'itinerario sono quindi molto limitate e possono essere facilmente aggirate grazie ai mezzi tecnici.

Le autorità competenti hanno invece la possibilità, mediante apposita segnaletica, di chiudere integralmente o parzialmente al traffico percorsi inadeguati. Il Consiglio federale non ritiene pertanto necessario influenzare il routing attraverso i navigatori.

I bollettini sulla viabilità hanno comunque unicamente carattere informale. Nella circolazione stradale i conducenti devono sempre comportarsi in modo tale da non essere di ostacolo né di pericolo agli altri utenti che usano la strada conformemente alle norme stabilite (art. 26 cpv. 1 della legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale; RS 741.01). Essi devono rispettare le disposizioni specifiche, come ad esempio un "divieto di circolazione con servizio a domicilio permesso", anche se il navigatore o lo smartphone "raccomandano" tale itinerario. I navigatori o gli apparecchi che offrono funzioni analoghe (p. es. gli smartphone) sono quindi solo un ausilio al servizio del conducente.

A livello nazionale, il progetto Architettura di sistema Svizzera (SA-CH) in ambito stradale costituirà tra l'altro uno strumento di raccolta e diffusione delle informazioni sulla viabilità, nei cui preparativi confluiscono i risultati e le raccomandazioni principali dello studio VSS 2006/904 pubblicato nell'agosto del 2010. Queste e altre informazioni servono agli operatori del settore trasporti per poter offrire servizi di navigazione affidabili. A tal fine sono necessarie banche dati centrali, contenenti dati della Confederazione, dei Cantoni e dei Comuni.

A livello internazionale, infine, la Svizzera coordina i propri lavori in materia di gestione del traffico con l'Unione europea. Allo scopo di organizzare lo scambio reciproco di dati riguardanti la circolazione stradale, fornitori di servizi di navigazione e autorità di tutta Europa hanno creato la piattaforma "Traffic Management 2.0", a cui la Svizzera collabora attivamente.

Tenendo conto di queste osservazioni, chiediamo al Consiglio di Stato:

1. Ha già affrontato la problematica che nasce dall'incapacità delle autorità di gestire il traffico indotto da algoritmi privati?
2. Il Cantone ha preso in considerazione una "collaborazione" con le piattaforme di navigazione?
3. In quale forma si sta implementando la piattaforma "Traffic Management 2.0"?

4. Come si pensa di integrare i dati del traffico locale con gli algoritmi delle app?
5. È stata istituita una banca dati riguardante la problematica, come suggerito dal Consiglio Federale nel 2015? Se sì, dove si può consultare?
6. Oppure esiste già uno studio in merito? Con quali risultanze?

Per PVL e Giovani Verdi Liberali
Sara Beretta Piccoli e Massimo Mobiglia