

1638

cl

0

3 aprile 2019

Repubblica e Cantone Ticino
Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 43 20
fax +41 91 814 44 35
e-mail can-sc@ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

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

e-mail: konsultationen@bav.admin.ch

Servizi di mobilità multimodale: presa di posizione

Signora Consigliera federale,
gentili signore, egregi signori,

in data 7 dicembre 2018 il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di svolgere la procedura di consultazione sui servizi di mobilità multimodale.

Vi ringraziamo per l'opportunità di esprimerci. Esponiamo qui di seguito alcune considerazioni di ordine generale. Per i dettagli rimandiamo al questionario allegato.

La mobilità è in continua evoluzione sia sul piano quantitativo (crescita del numero di spostamenti) sia su quello tecnologico. Per quanto concerne quest'ultimo aspetto, è in atto una transizione verso veicoli sempre meno inquinanti sia per il trasporto individuale motorizzato (TIM) sia per i trasporti pubblici (TP). Inoltre, i nuovi sistemi informatici e la disponibilità di dati settoriali creano la base per interfacciare servizi esistenti e proporre nuovi prodotti di mobilità multimodale.

Salutiamo positivamente la volontà di affrontare questo tema sul piano nazionale, con una strategia chiara e che dev'essere condivisa tra gli interlocutori principali (in primo luogo gli enti pubblici) per sviluppare una base normativa adeguata. Condividiamo l'obiettivo di mettere al centro della mobilità multimodale i TP che, grazie al coordinamento già esistente da molti decenni che ha permesso la creazione di servizi performanti e apprezzati (Unione dei trasporti pubblici, ch-direct, piattaforma NOVA, ecc.), dispone di una solida base per affrontare questa nuova sfida tecnologica per lo sviluppo dei servizi accessibili e aperti anche a fornitori esterni.

Benché di fronte alle opportunità evidenti di aprirsi ai nuovi mercati – nell'interesse di una mobilità più sostenibile – ci sia una certa pressione per procedere celermente, riteniamo che occorra soppesare attentamente vantaggi e svantaggi, e soprattutto valutare certi rischi ancora difficilmente individuabili in questo momento. In ogni caso riteniamo che l'apertura debba avvenire in due direzioni: non solo permettendo l'entrata di nuovi attori esterni (aziende private) sul mercato della mobilità multimodale, ma anche creando le premesse affinché le imprese di trasporto pubblico abbiano le medesime opportunità di offrire a loro volta pacchetti che includono servizi di terzi.

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


PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Claudio Zali

Il Cancelliere:



Arnaldo Coduri

Allegato: menzionato [Questionario]

Copia p.c. (unicamente per e-mail):

- 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

Questionario relativo all'avamprogetto

Servizi di mobilità multimodale

1. Condividi gli obiettivi generali dell'avamprogetto?

L'obiettivo di creare le premesse normative per la promozione di servizi di mobilità multimodale è condiviso. Si tratta di un'opportunità per sfruttare in modo efficace le possibilità date dallo sviluppo tecnologico per accelerare il passaggio ad una mobilità più sostenibile grazie a una combinazione intelligente dei differenti vettori.

2. Come valuta la nuova disposizione di legge per lo sviluppo della mobilità multimodale (n. 1.2.1)?

a. Condividi l'obiettivo del nuovo articolo?

Salutiamo positivamente l'obiettivo di mettere al centro della futura mobilità multimodale i trasporti pubblici, sfruttando così le basi di un settore già altamente integrato e performante (Unione dei trasporti pubblici, ch-direct, piattaforma NOVA). Il ruolo di coordinamento della Confederazione per disciplinare questo ambito di sviluppo è condiviso, tuttavia la declinazione di questo ruolo in strumenti adeguati va a nostro avviso maggiormente approfondita.

b. Condividi i principi di non discriminazione, trasparenza e assunzione dei costi stabiliti per l'accesso ai dati e alla distribuzione?

Condividiamo questi principi, tuttavia suggeriamo un approccio che sul piano normativo non si limiti al settore dei trasporti pubblici bensì includa anche gli altri fornitori di prestazioni di mobilità.

c. Come valuta il possibile sostegno della Confederazione alla realizzazione di infrastrutture di dati e di distribuzione che servano a ridurre gli ostacoli per l'accesso al mercato digitale da parte dei fornitori di mobilità?

Siamo favorevoli a questo tipo di approccio, che implica di dare continuità all'evoluzione già in atto con la creazione della piattaforma "open-data" per i TP su volontà della Confederazione. La nuova piattaforma NOVA potrà fungere da base a cui allacciare tramite interfacce anche altri fornitori di prestazioni di mobilità. Tuttavia, molte domande non hanno al momento ancora una risposta e vanno pertanto discusse tra tutti gli interlocutori interessati, in modo da definire una strategia comune che permetterà di fare in seguito i primi passi concreti.

3. Come valuta la soluzione proposta per un accesso controllato alla distribuzione dei TP?

Condividi la proposta secondo cui, una volta fissate chiare condizioni generali, gli intermediari della mobilità esterni ai TP possono vendere autonomamente biglietti di questo tipo di trasporti e accedere alla loro infrastruttura di distribuzione (n. 1.2.2)?

Partendo dall'obiettivo di conferire ai TP un ruolo chiave nella futura mobilità multimodale, un accesso facilitato all'infrastruttura di distribuzione costituisce un elemento centrale. D'altra parte un controllo dell'accesso sembra indispensabile, per escludere o limitare determinati rischi legati alla nuova situazione di mercato. Per individuare l'organo rispettivamente gli strumenti più appropriati a tale proposito, è certamente necessario disporre di un quadro più completo.

3.1 Condizioni generali (cfr. n. 1.2.2)

- a. *Ritiene che la governance (Chi disciplina qualcosa in un determinato processo? Chi ne garantisce l'applicazione?) sia un meccanismo adeguato per definire l'accesso al mercato della distribuzione dei TP?*

La governance è certamente da prevedere. Compiti e competenze vanno tuttavia chiariti: ad esempio, la Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (CAF, in futuro ComFerr) non ci sembra una scelta scontata, in quanto attualmente legata a un ambito di competenza limitato.

- b. *Ritiene che sia efficace lasciare principalmente al settore dei TP il compito di concretizzare le prescrizioni di legge?*

Tenendo in conto che i progetti del settore decisi negli ultimi anni sono attualmente in fase di realizzazione (piattaforma NOVA, ecc.), questo approccio sembra ragionevole. Tuttavia, ci sembra indicata una supervisione da parte della Confederazione per garantire una certa velocità di avanzamento.

- c. *Ritiene che la CAF (in futuro ComFerr) sia un organo idoneo di vigilanza sul mercato?*

Non necessariamente, poiché si tratta di un organo incaricato attualmente di compiti ben precisi limitati all'ambito ferroviario. Tuttavia, ci mancano gli elementi per esprimerci nel merito (cfr. 3.1 a).

3.2 Accesso alla distribuzione / all'infrastruttura di distribuzione dei TP (cfr. n. 1.2.3 e 1.2.4)

- a. *Ritiene che siano adeguate le condizioni di accesso (obbligo di notifica e stabile organizzazione in CH) per la vendita di biglietti dei TP?*

Sì, per garantire la necessaria sicurezza anche in caso di vertenze con fornitori di prestazioni di mobilità esteri.

- b. *A suo avviso, i diritti e gli obblighi concernenti la vendita di biglietti dei TP sono ripartiti in modo equilibrato tra imprese dei TP e intermediari della mobilità?*

Tramite un'impostazione adeguata va garantito che obblighi e opportunità siano uguali per le imprese di trasporto pubblico così come per gli intermediari della mobilità (terzi).

- c. *Ritiene giustificato che le imprese dei TP non siano obbligate per legge a rendere tutti gli assortimenti accessibili alla vendita da parte di terzi?*

Una limitazione può essere giustificata in ambiti specifici che andranno chiaramente definiti. In generale è però a nostro avviso auspicabile l'apertura, garantendo reciproche opportunità alle imprese dei TP così come ai nuovi fornitori di prestazioni di mobilità.

- d. *Ritiene opportuno che gli intermediari della mobilità paghino alle imprese dei TP il prezzo regolare per i biglietti dei TP stessi, ma che siano liberi di definire i prezzi per i loro utenti?*

Come principio questa impostazione sembra sensata, per conferire una certa libertà agli intermediari e suscitare quindi il loro interesse a entrare sul mercato. Va tuttavia prevista una leva sul piano normativo, per poter intervenire nel caso in cui si verificassero effetti indesiderati (ad es. distorsioni del mercato) o ripercussioni negative sui committenti del TP indennizzato o delle tariffe comunitarie.

4. Come valuta la prospettiva dell'apertura della distribuzione di altri fornitori di mobilità (n. 1.2.5)?

- a. *Condivide l'obiettivo a lunga scadenza secondo il quale tutti i fornitori di mobilità apriranno i loro sistemi di distribuzione?*

Sì, perché in linea con l'obiettivo di sfruttare appieno le opportunità delle nuove forme di mobilità multimodale.

- b. *Sarebbe d'accordo se anche gli altri fornitori di mobilità esterni ai TP fossero tenuti per legge ad aprire i loro sistemi di distribuzione?*

Sì, perché solo in questa maniera potrà essere garantita la parità di trattamento tra imprese dei TP e altri fornitori di mobilità, e quindi tra i vari attori sul mercato.

5. Come valuta le modifiche del trattamento di dati da parte delle imprese dei TP – finora articolo 54 LTV (n. 1.2.7)?

- a. *È d'accordo che alle imprese dei TP, salvo se agiscono a titolo sovrano limitando i diritti o la libertà delle persone, non debba più essere applicato il diritto sulla protezione dei dati previsto per gli organi federali bensì quello per le persone private?*

Sì, perché questa modifica permetterà di equiparare le imprese dei TP ai nuovi fornitori di prestazioni di mobilità (garantendo quindi la parità di trattamento).

- b. *Ritiene che l'avamprogetto tuteli in misura sufficiente gli interessi dei viaggiatori per quanto riguarda la protezione dei loro dati personali?*

Ci mancano gli elementi per esprimerci nel merito in questo momento.

- c. *Che cosa si figura concretamente riguardo alle offerte non discriminatorie che le imprese dei TP devono prevedere per i viaggi con o senza indicazione di dati personali?*

L'acquisto di titoli di trasporto non personalizzati deve essere possibile anche in futuro, soprattutto per quanto concerne i viaggi singoli risp. spontanei (ambito biglietti).

- d. *Ha altre richieste nell'ambito della protezione dei dati?*

No

6. **Come valuta le ripercussioni dell'avamprogetto nella fase di attuazione?**

Per la concretizzazione delle modifiche di legge prioritarie è auspicabile un iter celere attraverso una soluzione condivisa dal settore dei TP.

L'apertura dei sistemi di gestione dati e di distribuzione agli altri fornitori di mobilità ci sembra invece un obiettivo ben più ambizioso che richiederà più tempo.

7. **Ha altre osservazioni sull'avamprogetto?**

- a. *Ha osservazioni su altri contenuti dell'avamprogetto?*

No

- b. *Secondo lei, vi sono temi tenuti in scarsa considerazione?*

L'apertura alle soluzioni di mobilità multimodale comporta opportunità ma anche alcuni rischi. In mancanza delle necessarie esperienze, determinate previsioni ci sembrano ancora poco solide e richiederanno ulteriori approfondimenti.

Siamo in questo momento scettici che l'apertura a questi nuovi mercati comporterà costi inferiori per i committenti delle prestazioni dei TP (e in ultima analisi per il contribuente). Saranno probabilmente solo le prime esperienze ad ampio raggio in questa nuova materia a doverlo dimostrare.