



CH-3003 Berna, UFT

*Testo esplicativo destinato alla consultazione degli Uffici e all'indagine conoscitiva*

**Modifica dell'ordinanza sulla concessione per il trasporto di viaggiatori (OCTV) concernente i collegamenti diretti tra gli aeroporti e le regioni turistiche (mozioni Hess e Amstutz) e il capitolo 5 OCTV "Autorizzazioni federali" in materia di trasporti transfrontalieri a mezzo autobus**

1. Collegamenti diretti tra gli aeroporti e le regioni turistiche (mozioni Hess e Amstutz)

1.1. Premesse / Problematica

1.1.1. Domanda di collegamenti diretti tra gli aeroporti e le regioni turistiche

Negli ultimi anni, in base alle richieste pervenute all'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e ai servizi cantonali competenti, si è registrata una domanda di collegamenti diretti tra gli aeroporti svizzeri e le regioni turistiche.

La domanda proviene soprattutto dai turisti stranieri che giungono in Svizzera in aereo, talvolta solo per un breve periodo, e che desiderano raggiungere direttamente le località di destinazione in montagna senza dover cambiare mezzo di trasporto.

Attualmente su molte di queste tratte non esistono collegamenti diretti: ad esempio, i viaggiatori che giungono all'aeroporto di Ginevra diretti a Verbier, devono cambiare due volte; anche quelli che vogliono raggiungere l'Oberland bernese dall'aeroporto di Berna-Belp o i Grigioni dall'aeroporto di Zurigo devono di solito cambiare più di una volta.

Le norme per il rilascio delle concessioni e i principi su cui si fonda la procedura per le autorizzazioni cantonali sono definiti nell'ordinanza sulla concessione per il trasporto di viaggiatori (OCTV; RS 744.11). In base alle norme in vigore, è necessario disporre di una concessione per effettuare servizi di trasporto tra un aeroporto e una località turistica che soddisfano una determinata domanda e che presentano carattere di servizi regolari (con percorso fisso e orario prestabilito).

In singoli casi sono pervenute anche domande di rilascio di un'autorizzazione cantonale o di una concessione per servizi di questo tipo; tuttavia, il conferimento dei diritti di trasporto – sia mediante una concessione sia con un'autorizzazione – si è rivelato problematico. A seconda delle domande, le prime difficoltà si presentano già al momento di decidere se va rilasciata una concessione o un'autorizzazione. Altri problemi interpretativi si pongono riguardo alla questione della concorrenza nei confronti dei trasporti pubblici. Una delle condizioni necessarie per il rilascio di concessioni e autorizzazioni è la seguente: dal punto di vista dell'economia nazionale, in seguito alla nuova offerta di trasporto non devono insorgere condizioni di concorrenza svantaggiose per l'offerta esistente di altre imprese di



N. registrazione/dossier: 151/2008-02-13/190

trasporti pubblici. Ciò significa in particolare che la nuova offerta non deve pregiudicare l'esistenza di offerte di trasporto concessionarie e non deve rappresentare una sensibile concorrenza per i servizi di trasporto cofinanziati dall'ente pubblico. L'applicazione di questa regola ha provocato nella prassi il rigetto da parte delle autorità competenti di alcune delle domande inoltrate.

#### 1.1.2. Mozioni

Il 7 e il 14 dicembre 2005 sono state presentate al Consiglio nazionale e al Consiglio degli Stati due mozioni di uguale tenore (05.3762 Mozione Amstutz e 05.3814 Mozione Hess), con cui si incaricava il Consiglio federale di adeguare in tempi brevi l'OCTV al fine di liberalizzare i trasporti di viaggiatori a titolo professionale tra gli aeroporti svizzeri e le regioni turistiche (il testo delle mozioni e della motivazione è riportato in allegato).

Il 21 giugno 2007 il Consiglio nazionale ha accolto entrambe le mozioni, di cui la mozione Hess in veste di secondo Consiglio. Trattandosi della stessa richiesta, il Consiglio degli Stati approverà probabilmente come secondo Consiglio la mozione Amstutz.

#### 1.1.3. Attuazione delle richieste contenute nelle mozioni

Originariamente si intendeva procedere alla modifica dell'OCTV nell'ambito dell'adeguamento delle ordinanze previsto in seguito alla riforma delle ferrovie 2 (Revisione della disciplina sui trasporti pubblici). Tuttavia, poiché la discussione in Parlamento di questo progetto è stata rinviata e le richieste avanzate dagli autori della mozione vanno trattate in tempi brevi, si è stabilito di adeguare l'OCTV con una procedura separata dal calendario previsto per la Revisione della disciplina sui trasporti pubblici.

#### 1.1.4. Workshop concernente la liberalizzazione dei trasporti di viaggiatori a titolo professionale

L'autunno scorso l'UFT ha svolto un workshop di mezza giornata al quale erano invitati i rappresentanti di vari gruppi d'interesse per discutere su come risolvere la problematica. Erano presenti i rappresentanti delle seguenti istituzioni: Segretariato di Stato dell'economia, Federazione svizzera del turismo, Cantoni di Zurigo, di Ginevra, del Vallese e dei Grigioni, Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG), Unione dei trasporti pubblici, aeroporti Unique e di Ginevra, Ferrovie federali svizzere SA, Ferrovie retiche, Autopostale Svizzera SA.

Nel corso della discussione si sono affrontati i temi seguenti:

- campo di applicazione della revisione (interessa le corse sottoposte a concessione o ad autorizzazione?),
- definizione delle corse (quali criteri occorre considerare per questa definizione? Quali limitazioni vanno stabilite riguardo a percorso, passeggeri, orario),
- località e utenti che devono poter usufruire dei nuovi servizi,
- rapporto con i servizi di trasporto pubblico esistenti (concorrenza).



N. registrazione/dossier: 151/2008-02-13/190

Durante il workshop è stato possibile individuare esigenze e aspettative delle parti interessate e definire quindi elementi concreti per giungere a una soluzione. Presentiamo qui di seguito i risultati della discussione:

- Le persone cui è destinato il servizio appartengono per lo più a due categorie: i turisti in gruppo e i viaggiatori individuali.
- A. Turisti in gruppo
- Si tratta di persone che decidono di passare le vacanze in Svizzera per un periodo di tempo prestabilito acquistando un pacchetto in cui, oltre al volo e all'albergo, è compreso anche il trasferimento dall'aeroporto all'albergo stesso. I partecipanti al workshop ritengono che questa categoria di viaggiatori non rappresenti una concorrenza per i trasporti pubblici esistenti: in questi casi, infatti, il numero degli utenti sarebbe limitato e inoltre, trattandosi di corse riservate a "gruppi chiusi" (ossia precluse a passeggeri non appartenenti al gruppo precostituito), i trasporti pubblici non ne sarebbero toccati.
- B. Viaggiatori individuali
- Queste persone organizzano individualmente il loro soggiorno in Svizzera acquistando singolarmente il servizio di trasporto e l'offerta di alloggio. Questi viaggiatori sono paragonabili agli utenti dei servizi giornalieri di trasporto pubblico (in particolare dei servizi regolari): si presentano alla fermata senza preavviso; quindi l'impresa di trasporto non può sapere in anticipo chi farà uso del servizio e in quale orario. Nel caso in cui sia istituito un nuovo collegamento diretto tra l'aeroporto e la regione turistica, è più probabile che questa categoria di viaggiatori faccia meno uso dei trasporti pubblici esistenti e che questi risentano, quindi, della concorrenza.
- Per quanto concerne le località da servire, i partecipanti ritengono che tutti gli aeroporti svizzeri debbano beneficiare di questa soluzione, a prescindere dalle loro dimensioni. Inoltre, l'offerta non dovrebbe essere limitata a una sola località, ma collegare l'aeroporto con varie località situate in una determinata regione turistica. Infine, durante queste corse dovrebbe essere consentito far salire e scendere i passeggeri soltanto all'interno della regione turistica e all'aeroporto.
  - Le corse non dovrebbero essere pubbliche, ma riservate esclusivamente ai passeggeri aerei. In tal modo sarebbe possibile ottenerne l'auspicata limitazione di utilizzo.
  - Ad eccezione di quella basata sulla categoria dei "passeggeri aerei", è stata respinta l'idea di introdurre ulteriori limitazioni tra cui, ad esempio, il rilascio di un'autorizzazione valida solo per una determinata stagione (p. es. solo per il periodo invernale) oppure l'autorizzazione a effettuare le corse solo con veicoli che possono trasportare un numero limitato di passeggeri.
  - Per quanto concerne la questione della concorrenza cui sarebbero sottoposti i trasporti pubblici, è stata chiaramente espressa l'opinione che si dovrebbe consentire un certo grado di



N. registrazione/dossier: 151/2008-02-13/190

concorrenza, ma non tale da risultare sensibile e da pregiudicare l'esistenza dei trasporti pubblici esistenti.

- La maggioranza dei partecipanti al workshop si è espressa a favore di una soluzione a livello federale (assegnazione dei diritti di trasporto da parte della Confederazione), che consentirebbe di seguire criteri unitari nello svolgimento delle procedure e nella prassi. Inoltre, il nuovo tipo di trasporto dovrebbe essere soggetto a concessione e non solo ad autorizzazione. Mediante la concessione si stabiliscono sia diritti che obblighi; in tal modo le imprese che offrono servizi di questo tipo agli aeroporti si troverebbero in una posizione equivalente a quella delle imprese operanti nei trasporti pubblici.

## 1.2. Modifiche proposte

Sulla base delle informazioni e dei suggerimenti raccolti è stata quindi elaborata la proposta di modifica dell'OCTV qui presentata, in cui si tiene conto delle due categorie di viaggiatori sopra descritte. La modifica dell'ordinanza concerne solo i trasporti destinati a viaggiatori individuali. I trasporti di gruppi precostituiti (viaggi di trasferimento di gruppi) sono considerati sempre come servizi occasionali, a norma dell'articolo 12 OCTV, il che esclude una loro possibile classificazione nella categoria delle corse pendolari di cui all'articolo 11 lettera i OCTV. Per motivi di completezza, presentiamo brevemente qui di seguito anche la soluzione proposta per il trasporto di tali gruppi.

### 1.2.1. Trasferimento di gruppi da e verso gli aeroporti: liberalizzazione completa

Un gruppo di viaggiatori precostituito è un gruppo a se stante, che di regola ha acquistato un pacchetto di offerte comprendente anche il trasferimento dall'aeroporto alla località di destinazione.

Se questo genere di trasporti fosse sottoposto all'obbligo di concessione, le imprese di trasporto interessate sarebbero tenute ad adempiere gli obblighi stabiliti nella concessione, il che costituirebbe un vincolo e non un'agevolazione come richiedono le mozioni. In tal modo non sarebbe possibile gestire le corse in modo flessibile, ad esempio perché si sarebbe obbligati a rispettare un orario ufficiale. Senza quest'obbligo è invece possibile adeguare le corse alle esigenze del gruppo (p. es. attendere l'arrivo di un volo in ritardo).

Trattandosi di trasporti destinati a gruppi chiusi, a norma dell'OCTV in vigore è possibile considerare questi servizi come corse occasionali (art. 12 cpv. 1 OCTV: ... tutte le altre corse regolari e professionali ..).

Pertanto, i trasferimenti di gruppi precostituiti tra un aeroporto e una località o regione turistica sono **sempre** considerati corse occasionali a norma dell'articolo 7 capoverso 1 lettera d OCTV e, come tali, non sottoposte alla privativa del trasporto di viaggiatori. Tuttavia, per essere considerati tali, non deve essere consentito far salire a bordo passeggeri che non appartengono al gruppo in questione.

L'UFT trasmetterà al riguardo una circolare ai servizi cantonali competenti.



N. registrazione/dossier: 151/2008-02-13/190

## 1.2.2. Trasferimento di viaggiatori individuali

### 1.2.2.1. Definizione del tipo di trasporto

La modifica dell'OCTV deve tener conto dell'attuale struttura dell'ordinanza, che distingue tra servizi di linea, corse analoghe al servizio di linea e servizi di linea speciali; questi trasporti possono essere sottoposti all'obbligo di concessione o di autorizzazione o costituire un'eccezione alla privativa del trasporto di viaggiatori. Ciò implica che occorre definire il nuovo tipo di trasporto, inserirlo in uno dei tre gruppi sopra citati, stabilire se è sottoposto all'obbligo di concessione o di autorizzazione e fissare le condizioni per il conferimento dei diritti di trasporto.

### 1.2.2.2. Modifica dell'OCTV (soluzione proposta)

In linea di principio, essendo limitato a una categoria di viaggiatori ben precisa (passeggeri aerei) e al trasporto periodico di gruppi precostituiti ad esclusione di altri passeggeri, il nuovo tipo di trasporto può essere classificato tra i servizi di linea speciali citati nell'articolo 11 OCTV.

Si propone pertanto la seguente definizione:

#### Art. 11 lett. j (nuovo)

*"il **trasferimento di passeggeri aerei**: trasporto su territorio svizzero a scopo turistico di passeggeri aerei da un aeroporto verso una località o una regione turistica e in direzione opposta".*

- Con il termine "trasferimento" si intende esprimere il fatto che questi servizi sono destinati a portare i passeggeri aerei direttamente alle località di destinazione, escludendo inoltre la possibilità di far salire o scendere passeggeri durante il percorso tra l'aeroporto e tali località (trasporto su tratte parziali).
- Con l'espressione "trasporto su territorio svizzero" si vuole precisare che questa categoria non comprende corse transfrontaliere e che la presente modifica non concerne tali corse.
- Poiché questo tipo di trasporti è riservato esclusivamente ai passeggeri aerei, la concorrenza che ne deriva per i servizi di trasporto pubblico esistenti risulta limitata.
- La destinazione di queste corse può essere costituita da una o più località situate all'interno di una regione turistica; nel caso in cui si tratti di più località, queste devono trovarsi all'interno della stessa regione. Ciò significa che le località in cui i viaggiatori salgono o scendono devono essere situate a breve distanza l'una dall'altra (p. es. nella Bassa Engadina e non in tutto il Cantone dei Grigioni). Con l'espressione "regioni turistiche" si intende indicare in particolare le regioni montane in cui si praticano gli sport invernali e, in estate, è disponibile una vasta offerta di attrazioni turistiche (arrampicate ecc.). Non vi sono comprese le città come ad esempio Lucerna, San Gallo o Losanna.



N. registrazione/dossier: 151/2008-02-13/190

### 1.2.2.3. Rapporto con i trasporti pubblici esistenti

Liberalizzando i servizi di trasporto in oggetto si intende semplificare l'ottenimento della concessione. Le domande finora presentate spesso non adempivano il criterio secondo cui non devono costituire una concorrenza per i servizi di trasporto pubblico esistenti. Tuttavia, dagli esami svolti è emerso che può essere tollerato un certo grado di concorrenza, purché non risulti sensibile. Le esperienze finora raccolte dimostrano che i trasporti pubblici beneficiari d'indennità non subiscono alcuna concorrenza se i gestori dei servizi di trasporto destinati ai passeggeri aerei rispettano determinate condizioni. Con l'introduzione del nuovo tipo di trasporto, il criterio relativo alla concorrenza è considerato adempiuto a priori; è così possibile facilitare le condizioni alle quali è autorizzato lo svolgimento dei servizi e ottenere una semplificazione delle procedure. La competenza a legiferare in tal senso è stabilita nell'articolo 3 capoverso 2 della legge federale sul trasporto di viaggiatori e l'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LTV; RS 744.10), in cui si stabilisce che il Consiglio federale può autorizzare altre deroghe alla privativa del trasporto di viaggiatori. Nel caso presente si considera soddisfatta, in astratto, solo la condizione di cui all'articolo 4 capoverso 2 lettera b LTV, secondo la quale non deve verificarsi una concorrenza svantaggiosa per altre offerte di trasporto. In altre parole, in caso di trasferimenti di passeggeri aerei non occorre più verificare il rispetto di tale criterio per ogni singolo servizio di trasporto. L'elemento centrale a questo riguardo è costituito dal fatto che l'utilizzo di tali servizi è consentito solo ai passeggeri aerei.

Di conseguenza, i capoversi 2 e 3 dell'articolo 13 OCTV sono dichiarati non applicabili, in quanto superati. Inoltre, nell'articolo 13 si aggiunge il capoverso 3bis:

#### Art. 13 cpv. 3bis (nuovo)

*"I capoversi 2 e 3 non si applicano ai trasferimenti di passeggeri aerei di cui all'articolo 11 lettera j".*

### 1.2.2.4. Obbligo di concessione

Per definire la questione della competenza sono date tre possibilità. Il nuovo tipo di trasporto potrebbe

- essere sottoposto all'obbligo di concessione: la Confederazione rilascia i diritti di trasporto mediante concessioni,
- sottostare all'obbligo di autorizzazione: i Cantoni sono competenti per il rilascio dei diritti di trasporto,
- costituire una deroga alla privativa del trasporto di viaggiatori: non è necessaria né una concessione né un'autorizzazione.

Assegnando la competenza alla Confederazione e stabilendo quindi che questi trasporti sottostanno all'obbligo di concessione, è possibile garantire una prassi unitaria. Questa scelta è giustificata in par-



N. registrazione/dossier: 151/2008-02-13/190

tiolare dal fatto che le corse in questione attraverseranno di regola il territorio di più Cantoni, i quali hanno sottolineato l'importanza di applicare al riguardo una prassi unitaria.

L'obbligo di concessione per il nuovo tipo di trasporto si deduce dall'articolo 5 OCTV, in cui si stabilisce che è necessaria una concessione anche per i servizi di linea speciali che non sottostanno all'obbligo dell'autorizzazione e per i quali non sono previste deroghe alla privativa del trasporto di viaggiatori (a norma dell'articolo 11 OCTV). Un'ulteriore disposizione non è necessaria.

#### 1.2.2.5. Domande di concessione

In linea di massima, per il rilascio delle concessioni per i trasferimenti di passeggeri aerei sono trattate si applicano le disposizioni finora previste dall'OCTV (art. 13 segg.). Nel corso della procedura si verificano i criteri citati in questo articolo (adeguatezza, criteri economici, rispetto di interessi essenziali in materia di pianificazione del territorio e di protezione della natura, possesso delle autorizzazioni e concessioni necessarie per l'utilizzo delle vie di comunicazione, rispetto delle disposizioni di legge e coordinamento all'interno dei trasporti pubblici) sono verificati in maniera sommaria. In altre parole, si ritiene che tali criteri siano soddisfatti a meno che non risultino palesemente inadempiti o non sussistano dubbi di principio in merito. Ciò non esonera tuttavia i richiedenti dall'obbligo di inoltrare le domande adeguatamente motivate, nel rispetto della normativa OCTV. Le domande vanno pertanto inoltrate all'UFT conformemente a quanto prescritto dall'articolo 20 OCTV (in combinato disposto con l'allegato a questo articolo). Al momento, considerato il fatto che si procederà a un esame completo dell'OCTV nell'ambito della revisione prevista a seguito della riforma delle ferrovie 2, si rinuncia a modificare questi criteri.

Trovano applicazione anche le disposizioni concernenti la procedura di cui al capitolo 3 OCTV; occorre quindi svolgere le relative procedure di consultazione presso i Cantoni interessati, i consorzi e le imprese di trasporto pubblico, compresi i gestori dell'infrastruttura, che in tal modo hanno la possibilità di formulare proposte e osservazioni volte a migliorare lo svolgimento dei servizi di trasporto in questione (p. es. riguardo all'ubicazione delle fermate).

A norma dell'articolo 22 OCTV, il servizio può essere avviato soltanto dopo che è stata rilasciata la concessione.

#### 1.2.2.6. Obblighi del titolare della concessione

Sul piano degli obblighi da adempiere, per le imprese che intendono offrire servizi di trasferimento di passeggeri aerei devono valere le stesse condizioni alle imprese operanti nel settore dei trasporti pubblici. Per questo motivo, optando per la concessione, si sceglie uno strumento che implica, oltre al conferimento dei diritti di trasporto, anche l'imposizione di obblighi (art. 23 segg. OCTV), quali l'obbligo di trasporto, quello di tenere la contabilità e di informare e gli obblighi in materia di tariffe e di orari. Trattandosi di collegamenti effettuati da una sola impresa, i trasferimenti di passeggeri aerei non sono sottoposti all'obbligo concernente il trasporto diretto di cui all'articolo 13 capoverso 1 della legge federale sul trasporto pubblico (LTP; RS 742.40).



N. registrazione/dossier: 151/2008-02-13/190

### 1.3. Riepilogo della modifica

<b>Trasferimenti di passeggeri aerei</b>	<b>Diritto vigente</b>	<b>Modifica</b>
Trasferimento di gruppi	= corse pendolari con alloggio: autorizzazione cantonale	esonerate dall'obbligo di concessione e autorizzazione (liberalizzazione completa)
Trasferimento di viaggiatori individuali (esclusi i servizi taxi)	= servizi regolari / corse assimilabili ai servizi regolari: concessione	concessione "facilitata"

## 2. Modifica del capitolo 5 OCTV "Autorizzazioni federali" in materia di trasporti transfrontalieri a mezzo autobus

### 2.1. Premesse / Problematica

Originariamente si intendeva procedere alle necessarie modifiche del capitolo 5 OCTV nell'ambito dell'adeguamento delle ordinanze previsto in seguito alla riforma delle ferrovie 2 (Revisione della disciplina sui trasporti pubblici). Tuttavia, poiché la discussione in Parlamento di questo progetto è stata rinviata, come già menzionato, oltre all'adeguamento dell'OCTV concernente la liberalizzazione in materia di concessioni, si procederà anche alle più importanti e urgenti modifiche dell'OCTV in materia di autorizzazioni federali per i trasporti transfrontalieri a mezzo autobus (cap. 5 OCTV). Concretamente si tratta dei punti seguenti:

- garanzia sul piano giuridico dell'attuale prassi amministrativa,
- soluzione di nuovi problemi sorti in seguito all'enorme incremento dei servizi di trasporto regolari transfrontalieri a mezzo autobus,
- miglioramento degli strumenti di controllo di tali servizi,
- correzione di errori di contenuto dell'OCTV.

Nella normativa di cui al capitolo 5 OCTV rientrano praticamente solo i trasporti regolari transfrontalieri a mezzo autobus a lunga distanza (p.es. Zurigo – Praga o Basilea – Sarajevo); i trasporti transfrontalieri regionali non sono quindi interessati dalle modifiche qui presentate.



N. registrazione/dossier: 151/2008-02-13/190

## 2.2. Modifiche proposte

Le modifiche proposte hanno lo scopo di creare una situazione di certezza giuridica sia per le autorità che per le imprese interessate.

### 2.2.1. Dati richiesti

I dati richiesti per le domande di rilascio delle autorizzazioni federali per servizi regolari transfrontalieri a mezzo autobus non sono del tutto identici a quelli richiesti per le domande di concessione. Questo punto va chiarito nell'ordinanza.

*Art. 20 cpv. 2*

*Le domande devono contenere le indicazioni menzionate nell'allegato. Per le domande di cui al capitolo 5 della presente ordinanza l'Ufficio federale può stabilire deroghe.*

### 2.2.2. Fermate e itinerario

Al fine di tutelare i trasporti pubblici oggetto di concessione federale e di assicurare lo svolgimento a norma di legge dei servizi regolari transfrontalieri a mezzo autobus, la Confederazione deve avere la possibilità di garantire l'itinerario di tali servizi come pure il numero e la località delle fermate. L'Ufficio federale competente deve essere in grado di assicurare che i Cantoni assegnino ai servizi in questione fermate adatte e conformi a determinati requisiti minimi.

*Art. 39a Fermate e itinerario*

*Cpv. 1 Sempre che gli accordi internazionali non dispongano altrimenti, l'Ufficio federale può emanare disposizioni quanto alla località, al numero di fermate e all'itinerario.*

*Cpv. 2 I Cantoni provvedono ad allestire le opportune fermate conformemente ai requisiti minimi stabiliti dall'Ufficio federale.*

### 2.2.3. Ripartizione delle prestazioni di trasporto in caso di cooperazione tra varie imprese

Vari accordi bilaterali stipulati dalla Svizzera prevedono lo svolgimento di servizi regolari transfrontalieri a mezzo autobus da parte di imprese del Paese di partenza e del Paese di destinazione. In questi casi, l'Ufficio federale competente deve poter stabilire requisiti minimi concernenti la ripartizione tra imprese svizzere ed estere delle prestazioni di trasporto da fornire su un determinato itinerario, per evitare l'esclusione dal mercato delle prime ad opera delle seconde. Restano riservate disposizioni di tenore diverso stabilite negli accordi internazionali.



N. registrazione/dossier: 151/2008-02-13/190

#### *Art. 39b Ripartizione della prestazione di trasporto*

*L'Ufficio federale può emanare disposizioni quanto alla ripartizione della prestazione di trasporto tra le imprese di trasporto svizzere ed estere. Sono fatte salve le deroghe previste dagli accordi internazionali.*

#### 2.2.4. Cooperazione

Da anni si esige, a tutela delle imprese indigene, che i servizi regolari transfrontalieri a mezzo autobus siano svolti congiuntamente da imprese svizzere ed estere; questa prassi, già attuata da tempo e in parte stabilita negli accordi bilaterali, va definita nell'ordinanza. Restano riservate disposizioni di tenore diverso stabilite negli accordi internazionali.

#### *Art. 40 cpv. 1 lett. f*

*L'autorizzazione è rilasciata, se è comprovato che:*

- f. esiste una cooperazione tra le imprese svizzere e quelle dello Stato di destinazione. Sono fatte salve le deroghe previste dagli accordi internazionali.*

#### 2.2.5. Elenco dei passeggeri

L'elenco dei passeggeri, uno strumento di controllo impiegato nell'ambito dei trasporti transfrontalieri di viaggiatori, va previsto nell'ordinanza. L'elenco, che corrisponde al foglio di viaggio richiesto per i servizi transfrontalieri occasionali, consente agli organi di controllo competenti di accertare immediatamente eventuali infrazioni alle disposizioni di legge o alle condizioni stabilite nell'autorizzazione.

#### *Art. 46 cpv. 2*

*Nel servizio di linea transfrontaliero un documento di controllo deve essere allestito per ogni corsa prima del suo inizio e tenuto a bordo del veicolo. La lista dei passeggeri contiene almeno le seguenti indicazioni:*

- a. la o le imprese di trasporto interessate;*
- b. targhe d'immatricolazione;*
- c. nome del conducente o dei conducenti;*
- d. numero dell'autorizzazione;*
- e. data di partenza e di arrivo;*
- f. luogo di partenza e di destinazione;*
- g. nome e cognome dei passeggeri nonché luogo in cui salgono e scendono.*



Testo delle mozioni:

Il Consiglio federale è incaricato di adeguare in tempi brevi l'ordinanza sulla concessione per il trasporto di viaggiatori (OCTV, RS 744.11), in modo che sia possibile effettuare, anche nella stagione invernale ormai imminente, trasporti di viaggiatori a titolo professionale tra gli aeroporti svizzeri e le regioni turistiche.

Motivazione

Negli anni scorsi è notevolmente aumentato il numero di ospiti delle varie regioni turistiche svizzere che hanno raggiunto il nostro Paese in aereo. Anche nella stagione invernale i voli charter portano in Svizzera numerosi turisti che intendono trascorrere le vacanze nelle zone di montagna.

Nella stagione invernale, il percorso tra l'aeroporto e la destinazione turistica prescelta veniva finora garantito in parte da pullman o minibus, poiché non era possibile assicurare un servizio di trasporto pubblico adeguato.

In base alle disposizioni dell'OCTV, questi trasporti professionali di viaggiatori sono soggetti all'obbligo di autorizzazione, il cui rilascio spetta ai Cantoni. Un'autorizzazione può essere rilasciata se la relativa offerta di trasporto non entra in netta concorrenza con quelle cofinanziate dall'ente pubblico con contributi d'esercizio o d'investimento.

Nella sua seduta del 9 novembre 2005 il Consiglio di Stato del Cantone di Zurigo ha negato il rilascio di un'autorizzazione di tipo generale per il trasporto di viaggiatori tra l'aeroporto di Kloten e diverse località del Cantone dei Grigioni e dell'Oberland bernese, perché le disposizioni di legge in vigore non lo consentivano. Ha però rilasciato un'autorizzazione cantonale per trasporti professionali di viaggiatori nelle ore iniziali e finali del servizio.

Con questa autorizzazione, tuttavia, il numero di ospiti che possono raggiungere le suddette destinazioni turistiche diminuirà, poiché molti voli charter arrivano il sabato mattina. Tali zone turistiche rischiano pertanto di perdere un'importante quota di ospiti.

Con lettera del 3 ottobre 2005 l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha annunciato alla Federazione svizzera del turismo e all'Associazione svizzera dei trasportatori stradali ASTAG che riesaminerà l'obbligo di concessione e di autorizzazione, al fine di consentire una certa liberalizzazione di questi trasporti, importanti per l'economia del Paese.

Poiché la riforma delle ferrovie 2 non entrerà in vigore, come previsto, il 1° gennaio 2007, secondo l'UFT questo passo verso la liberalizzazione dovrà essere esaminato nell'ambito di una procedura separata. Il Consiglio federale ha la possibilità di anticipare questa decisione in modo rapido e indipendente.