

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Signori

- Corrado Solcà

- Matteo Quadranti

Deputati al Gran Consiglio

Interrogazione 23 dicembre 2013 n. 289.13 (Corrado Solcà)

Oltre al danno la beffa? Sequestro bus AMSA con viaggiatori a bordo durante servizio di linea in territorio di Porto Ceresio (I), a cura autorità italiane

Interrogazione 30 giugno 2014 n. 131.14 (Corrado Solcà e Matteo Quadranti)

Di nuovo: «Oltre al danno la beffa?»

Signori deputati,

con le vostre interrogazioni, prendendo spunto da quanto accaduto nel dicembre 2013, ossia il sequestro, da parte della Polizia di Stato italiana in territorio di Porto Ceresio (I), di un autobus dell'Autolinea Mendrisiense SA (AMSA) per mancanza di un'autorizzazione internazionale per servizi di linea regolari, effettuati da aziende di trasporto estere su suolo italiano, ponete diverse domande alle quali rispondiamo con un'indispensabile premessa.

La vicenda si inserisce in un contesto giuridico lacunoso. I trasporti internazionali di viaggiatori sono regolati dall'accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (RS 0.740.72), rispettivamente dalla Legge federale sul trasporto di viaggiatori (RS 745.1, di seguito LTV) e dalla relativa Ordinanza sul trasporto di viaggiatori (RS 745.11, di seguito OTV). Su questa base i trasporti internazionali regolari (cioè analoghi ai servizi di linea con tragitti, fermate e orari prestabiliti) sono possibili unicamente con un'autorizzazione di trasporto rilasciata da uno dei Paesi concordatari. Quest'ultima (il cosiddetto "foglio rosa") permette il trasporto tra due Paesi ma non autorizza il cosiddetto cabotaggio, cioè il trasporto all'interno di una nazione. A ciò va aggiunto che l'autorizzazione non può essere combinata con una concessione svizzera per il trasporto di linea interno, in ragione di un divieto esplicito previsto dall'art. 8 LTV e dall'art. 37 cpv. 2 OTV, che nella sua parte finale menziona chiaramente il divieto di effettuare cabotaggio a carico dei beneficiari di un'autorizzazione per il trasporto internazionale (cfr. anche versione tedesca del testo normativo). Questa situazione non si presenta nei rapporti tra la Svizzera e gli altri Paesi confinanti (Francia, Germania, Austria), poiché prima dell'entrata in vigore degli accordi con l'Unione Europea erano stati stipulati accordi bilaterali ancora oggi in vigore. In pratica, il servizio svolto dall'AMSA – che comprendeva sia il trasporto internazionale sia quello all'interno della Svizzera – non disponeva di un'autorizzazione valida, poiché le basi legali vigenti non prevedono un servizio di questo genere. Lo scambio di atti tra l'AMSA, il Ministero italiano delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Ufficio federale dei trasporti indicava che nulla ostava al rilascio di un'autorizzazione, che però nei fatti si è rivelata una pratica impossibile, in quanto non prevista giuridicamente. La soluzione sta quindi nella sottoscrizione da parte della Confederazione svizzera di un accordo bilaterale con l'Italia che colmi la lacuna giuridica.

Stante quanto precede, ai quesiti posti, rispondiamo come segue.

1. **A fronte delle tanto decantate collaborazioni tra corpi di polizia italo-svizzeri, come giudica il CdS il comportamento assunto in questa occasione dalla polizia stradale italiana? (Interrogazione n. 289.13)**

Preliminarmente sottolineiamo l'ottima collaborazione tra i Corpi di polizia italo-svizzeri. Per il tramite del Centro di Cooperazione di Polizia e Doganale di Chiasso (CCPD), nel corso del 2013, vi sono stati oltre 6'000 casi per i quali si è proceduto ad uno scambio di informazioni tra Svizzera e Italia, in particolare in ambito di Polizia giudiziaria. Non è evidentemente nostro compito giudicare l'operato della Polizia italiana, la quale ha comunque applicato la predetta regolamentazione vigente, analogamente a quanto avrebbe fatto la Polizia cantonale.

2. **In considerazione delle osannate collaborazioni tra Cantone, Regione Lombardia, Province e Comuni di frontiera in materia di trasporti sostenibili per i pendolari frontalieri, come giudica il CdS l'indifferenza sino ad ora dimostrata dalle autorità locali italiane? (Interrogazione n. 289.13)**

Le autorità regionali e locali italiane si sono interessate alla questione. Esponenti del Comune di Porto Ceresio, della Provincia e della Regione si sono, infatti, mossi e hanno promosso o partecipato ad incontri, tra l'altro con rappresentanti svizzeri degli enti interessati.

3. **Vi sono altre situazioni analoghe a rischio di sequestro sul territorio cantonale? (Interrogazione n. 289.13)**

AutoPostale Svizzera SA (AutoPostale), con la linea Ponte Tresa (CH) - Fornasette - Luino, si è trovata nella stessa situazione dell'AMSA. In base alle informazioni ricevute, il servizio viene ora svolto da AutoPostale da Ponte Tresa fino alla frontiera e da un trasportatore italiano partner di AutoPostale da lì fino a Luino. A differenza di Porto Ceresio, in questo caso il servizio è mantenuto seppur con il disagio per l'utente del cambio di veicolo alla frontiera.

A titolo completivo, si segnala che il servizio di trasporto passeggeri dal nostro Cantone all'Aeroporto di Malpensa offerto da varie aziende private non è un servizio analogo a quello oggetto del presente atto parlamentare. Malgrado la somiglianza della tematica, la situazione concernente l'AMSA non è simile a quella portata alla nostra attenzione dal qui co-interrogante Matteo Quadranti, con l'interrogazione 11 novembre 2012 no. 277.12 dal titolo "Trasporti via pullman Lugano-Malpensa: tutto in regola?" si trattava unicamente di un servizio di trasporto internazionale senza cabotaggio.

4. **Le situazioni dove autotrasportatori italiani fanno il servizio di trasporto pubblico in territorio cantonale sono invece sempre in regola, o vige unilateralmente l'opportuna regola del buon senso? (Interrogazione n. 289.13)**

Sulla scorta degli accertamenti, regolarmente effettuati dalla Polizia cantonale, emerge che le ditte italiane, che eseguono regolare trasporto di linea in territorio svizzero, dispongono di regolare autorizzazione emessa dall'Ufficio federale dei trasporti.

5. **Dopo 4 anni di apprezzato servizio totalmente finanziato dalla Svizzera, può un simile inspiegabile comportamento da parte della Polizia italiana essere una ripicca alle pressioni elvetiche per contenere l'afflusso di distaccati e padroncini? (Interrogazione n. 289.13)**

La linea 532 era stata attivata nel 2009, sulla scorta della concessione federale, in seguito avallata dal Ministero dei Trasporti italiano. Come indicato in entrata tuttavia, la concessione non può essere combinata con l'autorizzazione di trasporto internazionale, ciò che ha portato al fermo dell'autobus AMSA. Dal punto di vista prettamente legale, le autorità italiane hanno quindi agito conformemente alle vigenti disposizioni legali in materia.

6. Quali azioni concrete intende ora intraprendere il CdS con le Autorità della vicina penisola in tema di trasporti transfrontalieri, alla luce degli accordi sottoscritti per il traffico ferroviario e su gomma regionale? (Interrogazione n. 289.13)

1. 2. Definire a breve termine un incontro con i competenti servizi onde sollecitare la stesura di quanto necessario per l'indispensabile autorizzazione seppur provvisoria (Interrogazione n. 131.14)

In base alle informazioni a nostra disposizione la soluzione del problema dipende, come detto, dalla sottoscrizione di un Accordo tra Stati o comunque da decisioni a questo livello. L'Autorità di riferimento per il Cantone è il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) e per esso l'Ufficio federale dei trasporti. Abbiamo sin da subito sollecitato in quella sede una risposta. Negli scorsi mesi abbiamo sensibilizzato anche la Deputazione ticinese alle Camere federali sul tema e approfittato degli incontri con le autorità italiane a livello regionale, provinciale e locale per raccomandare un loro diretto interessamento. Sulla base di quanto ci è stato comunicato dal DATEC a metà dicembre 2014 in risposta ad un nostro scritto dello scorso mese di novembre, l'UFT e il Ministero italiano hanno già avuto contatti sul tema, ma non hanno ancora individuato una soluzione concreta. Un incontro di approfondimento con le autorità italiane è stato proposto per il corrente mese di gennaio, con lo scopo di illustrare il problema e concordare i prossimi passi da seguire. Non mancheremo di sollecitare una soluzione al più presto.

Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 7 ore lavorative.

Vogliate gradire, signori deputati, l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



M. Bertoli

Il Cancelliere:

G. Gianella

Copia:

- Segreteria generale del Dipartimento delle istituzioni (di-sg@ti.ch)
- Comando della polizia cantonale (polizia-segr@polca.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 (joerg.debernardi@ti.ch, nicolo.parente@ti.ch; renata.gottardi@ti.ch, sara.guerra@ti.ch)