

## TESTO DELL'INTERROGAZIONE

### **Collegamenti bus Lugano-Malpensa: le autorità intendono agire rapidamente?**

I trasporti mediante autobus tra la Svizzera e gli stati membri dell'UE sono disciplinati dall'accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione e la Comunità Europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (Accordo sui trasporti terrestri, ATT; RS 0.740.72). L'art. 4 cpv. 4 lettera d) ATT, prevede che l'autorizzazione alla ditta straniera viene rilasciata dall'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT) a meno che il servizio di trasporto offerto di fatto dalla nuova azienda comprometterebbe direttamente l'esistenza dei servizi regolari già autorizzati, salvo che i tali servizi siano precedentemente offerti da un solo trasportatore. Nel caso i trasportatori regolari preesistenti fossero più di uno, l'UFT dovrebbe consultare dapprima l'impresa di trasporto svizzera. In buona sostanza pare che con tale accordo si voglia da un lato riconoscere, previa autorizzazione, una libertà di accesso a ditte straniere nel nostro mercato a meno che ciò non comprometta le ditte svizzere preesistenti. Se tale "clausola di salvaguardia" deve esistere al momento della presentazione di richieste di autorizzazione vi è da ritenere, altrimenti non avrebbe senso, che una tale autorizzazione possa anche, e anzi debba essere revocata allorquando nel corso dell'attività emerge, da controlli che le autorità dovrebbero fare, che questa azienda non rispetta più le normative (piani di viaggio, orari, tratte, ore di riposo degli autisti,...), cambia eventuale partner o forma societaria, rispettivamente pone in essere iniziative che sono atte a intralciare una corretta concorrenza per non dire passano ad atti di concorrenza sleale. Se è vero che al momento del rilascio dell'autorizzazione, l'UFT non verifica se l'impresa ottempera agli obblighi di versamento dei contributi sociali e degli oneri fiscali, è altresì vero che le imprese richiedenti devono presentare un piano di servizio in base al quale si verifica se sono rispettate le disposizioni in materia sociale previste dall'Accordo europeo del 1 luglio 1970 relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR; RS 0.822.725.22). Il controllo periodico del rispetto delle prescrizioni dell'AETR dovrebbe essere effettuato dalla Polizia stradale o, al confine, dai servizi doganali che svolgono compiti di polizia stradale.

Orbene, già da diversi anni il trasporto di passeggeri Lugano - Malpensa è oggetto di lotte e vertenze non solo giudiziarie tra vari operatori. Nel 2010/2011 l'azienda ticinese che per prima aveva ottenuto l'autorizzazione riusciva dopo varie peripezie giudiziarie a sbaragliare il campo da concorrenti sleali. Dopo un periodo breve di tranquillità, l'azienda ticinese in questione si vede nuovamente confrontata dal 2012 con la ricomparsa di aziende italiane che chiedono ed ottengono inizialmente l'autorizzazione federale. Autorizzazione che in buona sostanza si limita a riconoscere l'autorizzazione ottenuta da queste aziende al proprio Ministero dei Trasporti a Roma. A quanto ci consta già nel 2012 il consigliere nazionale Lorenzo Quadri ebbe ad interpellare il Governo federale sollevando varie problematiche. Anche il programma "Falò" della RSI aveva dedicato un servizio a questi problemi. Più di recente risulta che diversi passeggeri si sono lamentati di vari disservizi da parte di una azienda denominata "Lugano Servizi" SA o Ltd nel contesto di trasporti che questa, o chi per essa, avrebbe svolto o meglio: dovuto svolgere da Lugano verso Malpensa e anche verso EXPO 2015.

A quanto consta pare che l'azienda ticinese che da sempre si occupa del collegamento Lugano - Malpensa, e di recente anche verso Expo, abbia a diverse riprese richiesto delle verifiche da parte delle autorità federali (UFT, Guardie di Confine), cantonali (Sezione della

Mobilità, Polizia) e comunali (Città di Lugano, segnatamente Polizia della Città) al fine di verificare la correttezza di quanto svolto dalla concorrenza segnalando diversi episodi e modalità poco consone ad un corretto svolgimento dell'attività e ciò a tutela non solo dell'azienda ticinese stessa ma anche dei passeggeri, dei diritti sociali degli equipaggi (autisti) secondo l'AETR e non da ultimo dell'erario svizzero.

Se non che nessuna autorità federale, cantonale e comunale pare abbia sinora dato seguito a queste segnalazioni e men che meno abbia inteso svolgere i controlli che gli stessi accordi prevedono si facciano regolarmente.

Con la facoltà concessa dal Legge del Gran Consiglio, si chiede al Governo:

1. se anche in questo contesto intende adoperarsi, semmai verso l'UFT, a salvaguardia dell'azienda ticinese e soprattutto di una situazione di correttezza del mercato e del rispetto delle norme in vigore;
2. se è al corrente di eventuali controlli effettuati (sugli orari, sui prezzi, sugli orari di riposo degli autisti e sugli autisti stessi a sapere se sono al beneficio di regolari licenze, sulla questione a sapere se chi effettua di fatto i trasporti corrisponde di fatti alla beneficiaria dell'autorizzazione, sulle modalità di pagamento e trasferimento di soldi per stipendi, provvigioni su vendite di ticket,...), con quali risultati? Se non vi fossero stati controlli, come mai?
3. se sono state verificati eventuali operazioni di cabotaggio proibite dai citati Accordi svolte da parte di società italiane autorizzate solo per il trasporto transfrontaliero ma non quello interno?

Sara Beretta Piccoli  
Ghisletta - Pedrazzini - Schnellmann