

Commissione consultativa mista secondo l'art. 18 della Convenzione del 2 dicembre 1992 fra la Svizzera e l'Italia per la disciplina della navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano

Decisione sulle definizioni dei tipi di servizi aggiuntivi della navigazione e dei termini «*esigenza effettiva*» e «*notevole concorrenza*» secondo l'art. 14 capoverso 2 della Convenzione

Il presente documento sarà applicato per il primo anno in via sperimentale, con la possibilità dunque all'esito di detto periodo, di apportarvi le modifiche e gli adeguamenti che si riterranno necessari.

Contenuto

1.	Introduzione	3
2.	Definizioni dei servizi del tipo «A» e «B» secondo gli articoli 8, 9 e 14 della Convenzione	3
3.	Schema dei differenti tipi di servizi «B»	4
4.	Spiegazioni per i tipi di servizi (cif. 2 e 3)	4
4.1.	Vettori pubblici, titolari della concessione ai sensi della Convenzione (art. 8, 9)	4
4.2.	Vettori privati	5
4.3.	Autorità responsabile per le autorizzazioni di servizi del tipo «B»	6
4.4.	Finanziamento	6
4.5.	Gruppo chiuso preannunciato	7
4.6.	Con orario	7
4.7.	Con approdo	7
5.	Condizioni generali per i servizi del tipo «B»	7
5.1.	Abilitazione del personale navigante	7
5.2.	Scali, approdi	7
6.	Schema dei differenti tipi di servizi	9
7.	Definizione del termine « <i>esigenza effettiva</i> »	10
8.	Definizione del termine « <i>notevole concorrenza</i> » e esempi	11
8.1.	Servizio regolare al di fuori dell'orario pubblicato di un vettore pubblico	11
8.2.	Servizio su richiesta con unità navali di capienza limitata	13
8.3.	Servizio regolare al di fuori delle tratte servite del vettore pubblico	13
8.4.	Corse turistiche dei tipi B2.1 e B2.2	14
8.5.	Corse turistiche del tipo B2.3	14
9.	Procedura per ricevere un'autorizzazione (tipo «B»)	14
10.	Procedura per un servizio aggiuntivo richiesto (tipo «B»)	17

1. Introduzione

In questo documento Italia e Svizzera hanno elaborato definizioni dei tipi di servizi aggiuntivi e dei termini «notevole concorrenza» e «esigenza effettiva» secondo l'articolo 14 capoverso 2 della Convenzione fra Svizzera e Italia per la disciplina della navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano del 1992 con esempi di gestione.

La formulazione di queste definizioni nasce del Memorandum di Intesa (Mdl) firmato il 31 maggio 2016 dalla Consigliera Federale Doris Leuthard come Capo del Dipartimento Federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni e dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio. Nel Mdl i due Stati concordano di sostenere il miglioramento della navigazione sui laghi Maggiore e di Lugano per avere un servizio all'altezza dell'importanza turistica dell'area interessata e di esaminare nuovi approcci come per esempio l'introduzione di servizi privati complementari ai servizi pubblici o nuove forme di collaborazione transfrontaliera anche per esempio tra concessionarie. I ministri hanno dato mandato nel Mdl a un gruppo di lavoro bilaterale di elaborare strategie volte al miglioramento dell'offerta a breve termine e a elaborare un piano di sviluppo a lungo termine.

La definizione dei termini «notevole concorrenza» ed «esigenza effettiva» è necessaria per rendere possibili nuovi approcci e l'accesso di privati sui laghi.

Questo documento presenta inoltre una definizione dei differenti tipi di servizi con alcuni esempi concreti e la procedura per ricevere un'autorizzazione per un servizio aggiuntivo.

2. Definizioni dei servizi del tipo «A» e «B» secondo gli articoli 8, 9 e 14 della Convenzione

Seguendo le definizioni dei due tipi di servizi differenti conformemente alle disposizioni della Convenzione:

- servizio di tipo «A»: servizio regolare di linea, servizio pubblico di una concessionaria
- servizio di tipo «B»: servizio aggiuntivo, servizi non regolari di linea e servizi regolari di linea al di fuori dell'operatività dei vettori pubblici o offerte turistiche

Servizio del tipo «A»: servizi pubblici delle concessionarie

solo vettori pubblici (titolari di una concessione ai sensi della convenzione art. 8, 9);
è possibile una collaborazione tra le due concessionarie

Servizio del tipo «B»: servizi aggiuntivi

Collegamenti di tipo «B» possono essere effettuati da vettori pubblici o vettori privati. Valgono regole specifiche per ambedue (vedi procedure su cif. 9 e 10).

3. Schema dei differenti tipi di servizi «B»

«B1»: servizi non regolari di linea e servizi regolari di linea al di fuori dell'operatività dei vettori pubblici	
tipo B1.1	nazionali, con eventuale finanziamento (parziale) di un'autorità / organizzazione con orario al di fuori dell'orario delle concessionarie
tipo B1.2	nazionali, con eventuale finanziamento (parziale) di un'autorità / organizzazione con tratta al di fuori delle tratte delle concessionarie
tipo B1.3	internazionali con eventuale finanziamento (parziale) con orario al di fuori dell'orario delle concessionarie
tipo B1.4	internazionali con eventuale finanziamento (parziale) di un'autorità / organizzazione, al di fuori delle tratte delle concessionarie
tipo B1.5	nazionali, su richiesta, senza finanziamento, nessun'orario (taxi, NCC: noleggio con conducente)
tipo B1.6	internazionali, su richiesta, senza finanziamento, nessun'orario (taxi, NCC: noleggio con conducente)

«B2» Offerte turistiche: servizi in cui il trasporto rappresenta una componente accessoria all'attività principale, che ha finalità turistica	
tipo B2.1	nazionali, su richiesta oppure con orario, con o senza approdo (esempio: noleggio per convegni, premiazioni, concorsi fotografici, cene sul lago, nozze, ecc.)
tipo B2.2	internazionali, su richiesta oppure con orario, senza approdo (esempio: noleggio per convegni, premiazioni, concorsi fotografici, cene sul lago, nozze, ecc.)
tipo B2.3	internazionali, su richiesta, con approdo sia sul territorio nazionale che dell'altro stato (esempio: noleggio per convegni, premiazioni, concorsi fotografici, cene sul lago, nozze, ecc.)

4. Spiegazioni per i tipi di servizi (cif. 2 e 3)

4.1. Vettori pubblici, titolari della concessione ai sensi della Convenzione (art. 8, 9)

- 4.1.1. Non sono necessarie autorizzazioni aggiuntive ⇒ servizio coperto della concessione.
- 4.1.2. Tutela delle attività svolte dai vettori pubblici rispetto alle attività dei vettori privati ai sensi dell'art. 14 della Convenzione.
- 4.1.3. Collaborazione: cooperazione mista pubblica-privata tra i due vettori pubblici.

- 4.1.4. I vettori pubblici (titolari di una concessione rilasciata in data 23 dicembre 2016), convocano regolarmente ma almeno una volta l'anno le autorità e organizzazioni interessate a un «tavolo territoriale» per ciascuno lago. Definiscono in accordo con il territorio «l'esigenza effettiva» (vedi cif. 7) per la stagione entrante.

4.2. Vettori privati¹

- 4.2.1. Soggetti ad autorizzazione, verifica della «notevole concorrenza» e della «esigenza effettiva» per evitare pregiudizio ad attività del tipo «A» e «B» svolte dai vettori concessionari.
- 4.2.2. In Italia i servizi aggiuntivi di tipo B1.5 e B1.6 sono soggetti ad un contingente territoriale. Per i servizi aggiuntivi di tipo B1.5 e B1.6 la verifica di assenza di «notevole concorrenza» e di sussistenza di «esigenza effettiva» viene effettuata al momento di definizione del contingente delle licenze taxi e autorizzazioni NCC per il territorio interessato e il relativo rilascio di titolo autorizzativo viene effettuato da parte dell'autorità competente ai sensi della normativa nazionale. Sono fatte salve le licenze e autorizzazioni già previste nei contingenti dei Comuni, nel rispetto di quanto previsto dalle disposizioni emanate dai competenti enti, alla data di sottoscrizione del presente documento.
- 4.2.3. In Svizzera i servizi aggiuntivi di tipo B1.5 e B1.6 fino adesso non sono stati soggetti ad un contingente e neanche ad un'autorizzazione. A partire del momento dell'entrata in vigore di questo documento nuovi servizi aggiuntivi saranno soggetti ad un'autorizzazione che viene rilasciata dal Ufficio federale dei trasporti (UFT). Sono fatte salve tutti servizi aggiuntivi già esistenti prima dell'entrata in vigore di questo documento. La Svizzera fornirà un elenco navi in esercizio.
- 4.2.4. La durata dell'autorizzazione per i servizi di tipo da B1.1 a B1.4 e B2 è limitata, fino ad un massimo di cinque anni. L'autorizzazione potrà avere una durata massima di dieci anni nel caso in cui la durata delle concessioni dei vettori pubblici venisse prolungata a 15 o 20 anni. La validità scade al più tardi con la scadenza delle concessioni dei vettori pubblici. La scadenza dell'annotazione supplementare non potrà superare quella dell'autorizzazione.
- 4.2.5. La durata delle autorizzazioni per i servizi di tipo B1.5 e B1.6 è disciplinata dalla normativa nazionale di riferimento. Nel caso in cui un'annotazione supplementare dell'altro Stato sia e necessaria, la sua durata è limitata fino ad un massimo di cinque anni.
- 4.2.6. Il numero delle autorizzazioni e delle annotazioni supplementari per:
- i servizi regolari di linea (servizi del tipo B1.1, B1.2, B1.3 e B1.4),
 - i servizi su richiesta (taxi, NCC – servizi del tipo B1.5 e B1.6) e per
 - le offerte turistiche (servizi del tipo B2.1, B2.2 e B2.3)
- si riferisce alla lista di «esigenze effettive» compilata dai tavoli territoriali (vedi cif. 7) e deve garantire il pieno soddisfacimento di mobilità.
- 4.2.7. Per l'effettuazione dei servizi di tipo B2 potranno essere rilasciate complessivamente, per ciascun bacino (svizzero e italiano) e per ciascun lago, un numero massimo di 5² autorizzazioni, con le eventuali relative annotazioni supplementari. Per il bacino italiano ogni unità navale potrà essere rilasciata una sola autorizzazione.

¹ Da discutere dopo il periodo sperimentale:

- Le unità dei operatori privati devono essere dotate di un segno distintivo che indichi la tipologia di servizio che effettuano.
- Verificare se una pubblicazione delle tariffe e degli orari dei vettori privati è necessaria.

² Il numero massimo delle autorizzazioni deve essere discusso dopo il periodo sperimentale.

- 4.2.8. Le autorizzazioni/annotazioni supplementari debbono riferirsi ad unità navali singole e per il bacino italiano per singoli tipi di servizi. Per il bacino italiano non è pertanto possibile cumulare più autorizzazioni/annotazioni supplementari per la stessa unità.
- 4.2.9. Le unità navali utilizzate per tutti i servizi di tipo «B» devono soddisfare i requisiti tecnici delle unità navali per il trasporto pubblico di passeggeri secondo le regole nazionali applicabili (non possono essere utilizzate unità navali da diporto).

4.3. Autorità responsabile per le autorizzazioni di servizi del tipo «B»

- 4.3.1. Spetta all'Ufficio della Motorizzazione Civile di Milano per l'Italia e all'Ufficio federale dei trasporti (UFT) per la Svizzera:
- 4.3.1.1. autorizzare l'effettuazione di servizi di tipo «B» con origine nel bacino lacuale appartenente al territorio rispettivamente italiano o svizzero, eccetto che per i servizi B1.5 e B.1.6 per i quali si veda il paragrafo 4.2;
- 4.3.1.2. apporre sull'autorizzazione per i servizi di tipo «B» con origine nel bacino lacuale appartenente al territorio rispettivamente italiano o svizzero, l'annotazione supplementare relativa alla possibilità di effettuare servizi in acque extraterritoriali, previo assenso dell'autorità competente dell'altro Stato;
- 4.3.1.3. esprimere assenso in merito all'annotazione supplementare alle autorizzazioni per i collegamenti internazionali dei servizi di tipo «B» autorizzati dall'autorità responsabile dell'altro Stato. L'assenso è espresso previa valutazione per il proprio bacino dell'«*esigenza effettiva*», tenuto conto degli esiti dei «tavoli territoriali» di cui al paragrafo 4.1.4, e della esclusione di «*notevole concorrenza*» ai sensi del successivo paragrafo 8.
- 4.3.2. Spetta agli enti locali e alle forze dell'ordine la vigilanza sul rispetto delle regole e dei limiti previsti dalle autorizzazioni rilasciate ai sensi del presente documento e sul corretto utilizzo degli scali di navigazione.

4.4. Finanziamento

- 4.4.1. Il servizio aggiuntivo può eventualmente essere finanziato con risorse pubbliche in misura non superiore a quanto previsto dalle norme nazionali e comunque in misura non superiore al 50% del costo del servizio³. Nel caso che il concessionario non offre il servizio aggiuntivo, la limitazione al 50% non si applica.⁴
- 4.4.2. Il servizio aggiuntivo può essere basato su iniziative imprenditoriali di vettori pubblici o privati.
- 4.4.3. In caso di un finanziamento pubblico il vettore privato è tenuto ad applicare, a parità di percorrenza, condizioni e tariffe di trasporto pari a quelle praticate dal concessionario.

³ Da discutere dopo il periodo sperimentale.

⁴ Da discutere dopo il periodo sperimentale.

4.5. Gruppo chiuso preannunciato

- 4.5.1. un gruppo di persone che ordina un servizio speciale di un vettore pubblico o privato. Il servizio viene per esempio ordinato e coordinato da una sola persona / organizzazione / azienda / associazione.
- 4.5.2. le persone rimangono assieme durante l'intera durata della crociera; nessuno scende prima dell'arrivo.

4.6. Con orario

“con orario” da intendersi come un servizio occasionale legato ad eventi particolari di natura turistica (offerte turistiche B2, vedi cif. 3), con programmazione settimanale.⁵

4.7. Con approdo

“con approdo” da intendersi con reimbarco solo a beneficio del medesimo gruppo ed obbligatorio per ciascun passeggero che compone il gruppo medesimo.

5. Condizioni generali per i servizi del tipo «B»

5.1. Abilitazione del personale navigante

Le abilitazioni del personale navigante dovranno soddisfare le norme nazionali applicabili.

5.2. Scali, approdi⁶

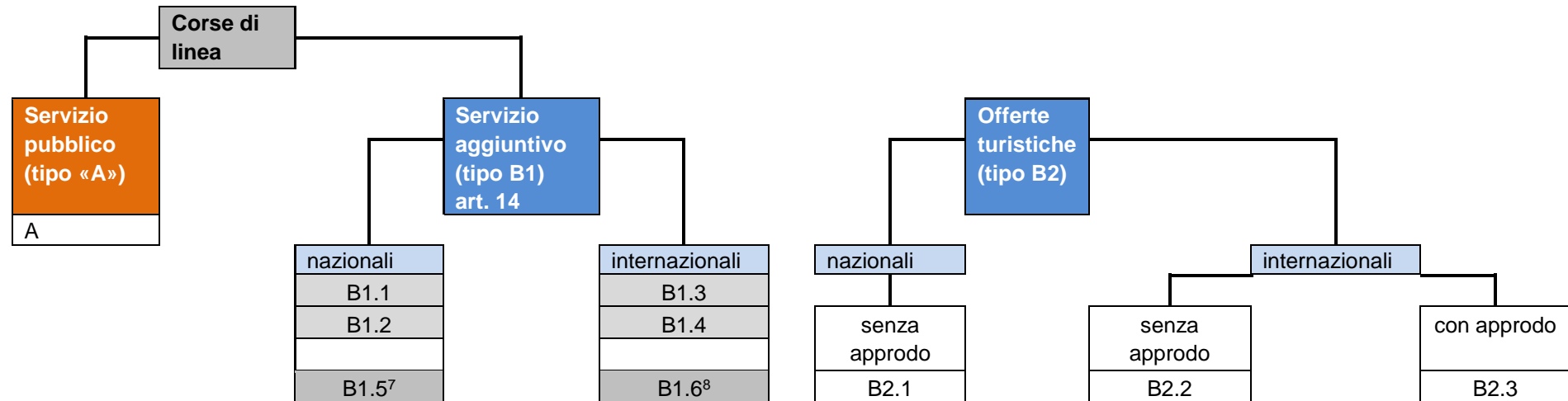
- 5.2.1. Gli scali adibiti ai servizi di linea di tipo «A» sono attribuiti in via esclusiva alle Concessionarie. Le regole seguenti non sono applicabili ai scali pubblici non attribuiti in concessione alle Concessionarie.
- 5.2.2. È fatta salva la possibilità di concessione ad uso promiscuo, da parte dell'autorità demaniale competente, dei pontili in uso alle Concessionarie a favore di vettori privati autorizzati ad effettuare servizi di tipo «B» (con esclusione dei servizi B1.5 e B1.6) che ne facciano specifica richiesta, solo previo consenso delle Concessionarie e alle seguenti condizioni:
 - 5.2.2.1. indisponibilità, nello stesso Comune, di pontili/aree ad uso pubblico o adibiti/destinabili al servizio pubblico di navigazione non di linea, utilizzabili dai vettori privati per l'imbarco e sbarco di passeggeri;
 - 5.2.2.2. sussistenza delle condizioni necessarie di accessibilità e sicurezza, verificata da idoneo ente tecnico (Motorizzazione Civile per gli scali italiani), valutate le caratteristiche tecniche delle unità nautiche, la tipologia di servizi di tipo «B» da effettuarsi, gli orari e la frequenza del servizio svolto dalle concessionarie;
 - 5.2.2.3. uso promiscuo limitato ai pontili e alla finalità di imbarco e sbarco di passeggeri – da escludersi quindi per le strutture non direttamente funzionali alla salita e discesa dei passeggeri (biglietterie, sale d'attesa, magazzini, locali di vario genere, scali di servizio, ormeggi, ecc.) o per finalità diverse (es. imbarco e sbarco di merci).

⁵ Da discutere dopo il periodo sperimentale.

⁶ Da discutere dopo il periodo sperimentale!

- 5.2.3. Un rifiuto delle Concessionarie al consenso per l'accesso ai loro scali deve essere motivato.
- 5.2.4. L'uso promiscuo è escluso per i pontili che presentano caratteristiche tecniche e di impiego tali da non poter essere utilizzati in sicurezza da parte dei vettori privati e pubblici (es. pontili traghetto e pontili interessati da un intenso traffico di navi delle concessionarie).
- 5.2.5. Gli atti di concessione ad uso promiscuo dovranno disciplinare:
 - 5.2.5.1. durata, in misura non superiore alla durata delle concessioni rilasciate al vettore pubblico;
 - 5.2.5.2. obblighi e responsabilità del vettore privato, ripartizione delle responsabilità tra il vettore pubblico e privato, garanzie a carico del vettore privato (es. polizze assicurative) e obblighi di manutenzione delle strutture e ripartizione dei relativi oneri;
 - 5.2.5.3. modalità di accesso e di utilizzo delle strutture dirette a salvaguardare la regolarità e la sicurezza del servizio effettuato dal vettore pubblico, ad escludere ogni possibile commistione di servizi, a fornire adeguata informazione per evitare ogni disagio all'utenza e a garantire il rispetto del diritto di precedenza delle navi che effettuano servizi di tipo «A»;
 - 5.2.5.4. decadenza della concessione in caso di violazione degli obblighi previsti nella stessa, segnalata e contestata dall'autorità demaniale competente a seguito di comportamento anomalo, recidivo e dannoso per la sicurezza.
- 5.2.6. L'autorità demaniale competente, gli enti locali e le forze dell'ordine vigilano sul corretto adempimento, da parte del vettore privato, degli obblighi cui lo stesso è tenuto, derivanti sia dalle norme vigenti sia dalle condizioni di cui al presente documento.

6. Schema dei differenti tipi di servizi



⁷ I servizi B1.5 non sono servizi di linea

⁸ I servizi B1.6 non sono servizi di linea

7. Definizione del termine «*esigenza effettiva*»

- 7.1. I vettori pubblici (titolari di una concessione), convocano annualmente le autorità e organizzazioni interessate a un «tavolo territoriale» per ciascuno lago (vedi cif. 4.1).
- 7.2. Questi tavoli non hanno la competenza di prendere decisioni ma sono un gruppo di coordinamento dei differenti "stakeholder".
- 7.3. I partecipanti ai «tavoli territoriali» sono le autorità competenti (cantone / le regioni), un rappresentante dei comuni, enti turistici, camere di commercio, enti territoriali.
- 7.4. Gli obiettivi dei «tavoli territoriali» sono:
 - 7.4.1. discutere eventuali modifiche dell'offerta di tipo «A» in relazione alle diverse stagioni e nel rispetto del principio della copertura dei costi (vedi concessioni per la GGNL/NLM e SNL del 23 dicembre 2016),
 - 7.4.2. raccogliere tutte le proposte delle «esigenze effettive» (vedi cif. 7) di enti locali e realtà turistico/commerciale locale (es. Camere di Commercio) di tutti i territori coinvolti,
 - 7.4.3. compilare una lista di «esigenze effettive» con possibili servizi di tipo «B», tenuto conto di quanto previsto al cif. 9.
- 7.5. Vettori privati con l'intenzione di offrire un servizio particolare del tipo «B», possono incaricare un ente turistico/commerciale di inserire il progetto nella lista del «tavolo territoriale».
- 7.6. Per definire «*esigenza effettiva*» di servizi di trasporto sul territorio è necessario analizzare i seguenti dati:
 - 7.6.1. dati di origine e destinazione degli spostamenti occasionali e sistematici (es. esigenze di studio e lavoro);
 - 7.6.2. dei dati relativi ai flussi turistici del territorio (n. arrivi e presenze, n. strutture alberghiere ed extralberghiere e relativi posti letto, presenza di luoghi di interesse, ecc.).
- 7.7. Si rileva altresì un'«*esigenza effettiva*», per i servizi di tipo B2:
 - 7.7.1. laddove un vettore privato può documentare un'intesa commerciale (⇒ fabbisogno dettato dal mercato), come per esempio una domanda ricevuta per offrire un servizio specifico o un contratto tra il vettore privato e un cliente. Per il vettore privato sussiste sempre un certo rischio imprenditoriale;
 - 7.7.2. nell'ambito di accordi commerciali per la valorizzazione del territorio e dei suoi elementi di attrattività turistica.
- 7.8. Qualora dovesse ricorrere una delle due ipotesi previste nel precedente paragrafo, l'autorità responsabile (vedi cif. 4.3) potrà accordare al vettore privato un'autorizzazione della durata di un anno senza verificare l'«*esigenza effettiva*», fermo restando invece l'accertamento della mancanza di «*notevole concorrenza*» a danno dei vettori pubblici. Qualora il vettore privato dovesse richiedere il prolungamento di tale autorizzazione per lo stesso servizio aggiuntivo, l'autorizzazione potrà essere rilasciata solo a seguito della verifica dell'«*esigenza effettiva*».

8. Definizione del termine «notevole concorrenza» e esempi

Se si tratta di un servizio di tipo «B» per l'autorizzazione valgono le rispettive regole ⇒ vedi la procedura per l'autorizzazione dei servizi aggiuntivi del tipo «B» (vedi cif. 9 e 10).

Per gli esempi seguenti vedi le definizioni dei tipi B1.x e B2.x su cif. 3.

Definizioni dei termini:

- "al interno dell'orario" è un servizio la cui partenza avviene entro la fascia oraria pubblicata del vettore pubblico;
- "al di fuori dell'orario" è un servizio la cui partenza avviene prima della prima partenza o dopo l'ultima partenza secondo l'orario pubblicato di un vettore pubblico;

«Notevole concorrenza» **non** sussiste, se uno dei seguenti criteri (cif. 8.1-8.5) è adempiuto:

8.1. Servizio regolare al di fuori dell'orario pubblicato di un vettore pubblico⁹

- 8.1.1. Un servizio aggiuntivo nazionale o internazionale può essere offerto da un vettore privato con un'unità navale con capienza massima di 60 passeggeri tra due località al di fuori dell'orario pubblicato di un vettore pubblico. Per i servizi al di fuori dell'orario giornaliero pubblicato del vettore pubblico la partenza può essere il più tardi un'ora e mezzo prima della prima corsa o almeno un'ora e mezzo dopo l'ultima corsa del vettore pubblico.
- 8.1.2. Se una località (intesa come territorio comunale) ha più di un approdo e se la distanza tra gli approdi non supera 0,5 chilometri, viene considerata come un'unica località, fatta eccezione, per quanto di seguito indicato:
- 8.1.2.1. Lago Maggiore: devono intendersi quale unica località gli approdi di Stresa, Carciano, Isola Bella, Isola Madre e Isola Pescatore (Comune di Stresa), non che gli approdi di Pallanza, Villa Taranto ed Intra (Comune di Verbania)¹⁰.
- 8.1.2.2. Lago di Lugano: devono intendersi quale unica località tutti gli approdi di Lugano (Comune di Lugano)¹¹.
- 8.1.3. Se nell'orario giornaliero del vettore pubblico sussiste un'interruzione di almeno tre ore, un servizio intermedio può essere offerto da un vettore privato all'interno di questo intervallo. La partenza deve però essere almeno un'ora e mezzo dopo l'ultima corsa e un'ora e mezzo prima della prossima corsa del vettore pubblico.
- *Esempio:* servizio aggiuntivo tipo B1.1 o B1.3

⁹ La capienza massima e l'intervallo di un'ora e mezzo e delle tre ore da discutere dopo il periodo sperimentale.

¹⁰ Da discutere dopo il periodo sperimentale

¹¹ Da discutere dopo il periodo sperimentale.

8.1.4. Stagione

Se l'orario pubblicato del vettore pubblico non prevede dei collegamenti durante un periodo (p.es. 1 di dicembre fino al 28/29 di febbraio) tra due località, il servizio aggiuntivo in questo periodo non rappresenta una «notevole concorrenza» (esempi servizi aggiuntivi tipi B1.1 e B1.3).

– *Esempi:*

Locarno ultima partenza per Stresa 30 di novembre

Locarno prima partenza per Stresa 1° di marzo

Lugano ultima partenza per Ponte Tresa 30 di novembre

Lugano prima partenza per Ponte Tresa 1° di marzo

Servizio intermedio possibile dal 1° di dicembre fino al 28/29 di febbraio

8.1.5. Servizi intermedi

Se l'orario pubblicato di un vettore pubblico prevede il collegamento tra due località con partenze alle 08.00 e 12.00, il collegamento supplementare non rappresenta una «notevole concorrenza» se la partenza è almeno un'ora e mezzo dopo la corsa precedente e un'ora e mezzo prima della corsa successiva del vettore pubblico.

– *Esempi secondo l'orario del 2016:*

Locarno partenza 9:30 – Stresa arrivo 12:45 (NLM)

Locarno partenza 16:15 – Stresa arrivo 18:40 (NLM)

Servizi aggiuntivi intermedi con partenza dalle 11:00 fino alle 14:45

Lugano partenza 9:05 – Porlezza arrivo 10:12 (SNL)

Locarno partenza 14:50 – Porlezza arrivo 15:55 (SNL)

Servizi aggiuntivi intermedi con partenza dalle 10:35 fino alle 13:20

8.1.6. Servizi prima l'orario pubblicato di un vettore pubblico

Se l'orario pubblicato di un vettore pubblico prevede un primo collegamento della giornata tra due località con partenza alle 08.00, non sussiste «notevole concorrenza» se il servizio aggiuntivo prevede collegamenti al più tardi alle 06:30 (esempi servizi aggiuntivi tipi B1.1 e B1.3).

– *Esempio secondo l'orario del 2016:*

Brissago prima partenza 8:45 – Locarno arrivo 10:10 (NLM)

Servizi aggiuntivi con partenza prima delle o alle 7:15

– *Esempio secondo l'orario del 2017*

Lugano prima partenza 09:00 – Ponte Tresa arrivo 10:44 (SNL)

Servizi aggiuntivi con partenza prima delle o alle 07:30

8.1.7. Servizi dopo l'orario pubblicato di un vettore pubblico

Se l'orario pubblicato del vettore pubblico prevede un ultimo collegamento della giornata tra due località con partenza alle 18:00, non sussiste «notevole concorrenza» se il servizio aggiuntivo prevede collegamenti dopo o alle 19.30 (esempi servizi aggiuntivi tipi B1.1 e B1.3).

– *Esempio secondo l'orario del 2016:*

Brissago ultima partenza 18:45 – Locarno arrivo 20:05 (NLM)

Servizi aggiuntivi con partenza dopo o alle 20.15

– *Esempio secondo l'orario del 2017*

Lugano ultima partenza 16:20 – Gandria arrivo 17:03 (SNL)

Servizi aggiuntivi con partenza dopo o alle 17.50

8.1.8. Al fine di verificare rispetto degli intervalli orari sopra previsti è necessario prendere in considerazione sia il collegamento tra il scalo di partenza e quello finale, sia le fermate intermedie, considerando tutte le corse previste nell'orario del vettore pubblico che riguardano le località dal servizio del vettore privato.¹²

8.2. Servizio su richiesta con unità navali di capienza limitata

8.2.1. Un servizio aggiuntivo su richiesta senza orario nazionale o internazionale (su tratte e orari stabiliti di volta in volta in modo non continuativo o periodico) con un'unità navale che ha una capienza massima di 12 passeggeri per i taxi e di 20 passeggeri per il NCC. Sono fatte salve le licenze e autorizzazioni già rilasciate dai Comuni, nel rispetto dei contingenti definiti sulla base delle disposizioni emanate dai competenti enti, alla data di sottoscrizione del presente documento. In Svizzera sono anche fatte salve tutti servizi aggiuntivi già esistenti prima dell'entrata in vigore di questo documento.

8.2.2. Un tale servizio aggiuntivo può essere svolto da più di un vettore privato per bacino.

– *Esempio:* servizio aggiuntivo tipo B1.5 o B1.6.

8.3. Servizio regolare al di fuori delle tratte servite del vettore pubblico

8.3.1. Servizio aggiuntivo regolare di un vettore privato con un'unità navale di capienza massima di 60 passeggeri¹³ al di fuori delle tratte servite del vettore pubblico

8.3.2. Esempio servizio aggiuntivo tipo B1.2 o B1.4.

8.3.2.1. Servizi al di fuori delle tratte nazionali servite del vettore pubblico: Se il vettore pubblico non prevede dei collegamenti diretti o indiretti (con fermate intermedie) o anche con cambio della nave tra differenti località sul bacino nazionale (collegamenti regolari tra due o più località, esempio servizi aggiuntivi tipi B1.2) questo servizio di un vettore privato non rappresenta una «notevole concorrenza».¹⁴

¹² Da discutere dopo il periodo sperimentale.

¹³ Da discutere dopo il periodo sperimentale.

¹⁴ Da discutere dopo il periodo sperimentale.

- 8.3.2.2. Nuovo collegamento tra due località (nazionale e internazionale): Se l'orario pubblicato del vettore pubblico non prevede dei collegamenti tra due località, il servizio aggiuntivo non rappresenta una «notevole concorrenza» (esempio servizi aggiuntivi tipi B1.2 e B1.4).¹⁵
- 8.3.3. Per la definizione di una località vedi cif. 8.1.2.

8.4. Corse turistiche dei tipi B2.1 e B2.2

- 8.4.1. Crociere circolari con un'unità navale con capienza massima di 150 passeggeri¹⁶:
- 8.4.1.1. su richiesta del cliente (per gruppo chiuso su prenotazione) o con orario prestabilito dall'operatore
- 8.4.1.2. con o senza approdi sul bacino nazionale e
- 8.4.1.3. eventuale navigazione sul bacino del altro stato senza approdi sul suo territorio
- 8.4.1.4. senza sovrapposizione con orari effettuate dal vettore pubblico al fine di non costituire «notevole concorrenza»¹⁷.
- 8.4.2. Crociere per eventi particolari come matrimoni o escursioni aziendali; crociere a tema (fondue, fuochi d'artificio, halloween, Jazz festival, concorsi fotografici ecc.); pacchetti combinati (Sail&Bike, Railway, ecc.)
- 8.4.3. Per la definizione di corse turistiche "con orario" e "con approdo" si rinvia ai cif. 4.6 e 4.7.

8.5. Corse turistiche del tipo B2.3

- 8.5.1. Crociere circolari con un'unità navale con capienza massima di 150 passeggeri¹⁸:
- 8.5.1.1. su richiesta
- 8.5.1.2. con approdi sul bacino nazionale e sul territorio dell'altro stato
- 8.5.1.3. con gruppo chiuso su prenotazione
- 8.5.2. Per la definizione di corse turistiche "con orario" e "con approdo" si rinvia ai cif. 4.6 e 4.7.

9. Procedura per ricevere un'autorizzazione (tipo «B»)

- 9.1. I vettori privati non possono realizzare un servizio regolare di linea del tipo «A» dal momento che tale tipologia di servizio, secondo quanto espressamente indicato nell'art. 8 e 9 della Convenzione, è di esclusiva competenza delle Concessionarie medesime.
- 9.2. Con riferimento invece ai servizi aggiuntivi del tipo «B», fermo restando che le concessionarie dovranno essere prioritariamente interpellate per verificare la loro disponibilità ad effettuare tali servizi, ai sensi di quanto previsto dall'art. 14 della Convenzione si dovrà accertare la sussistenza di «un'esigenza effettiva» e la mancanza di una «notevole concorrenza» ai danni delle Concessionarie. Tale verifica dovrà essere effettuata da parte di un'Autorità competente/responsabile di cui al paragrafo 4.3, designata dello Stato, nell'ambito di una procedura

¹⁵ Da discutere dopo il periodo sperimentale.

¹⁶ Da discutere dopo il periodo sperimentale.

¹⁷ Da discutere dopo il periodo sperimentale.

¹⁸ Da discutere dopo il periodo sperimentale.

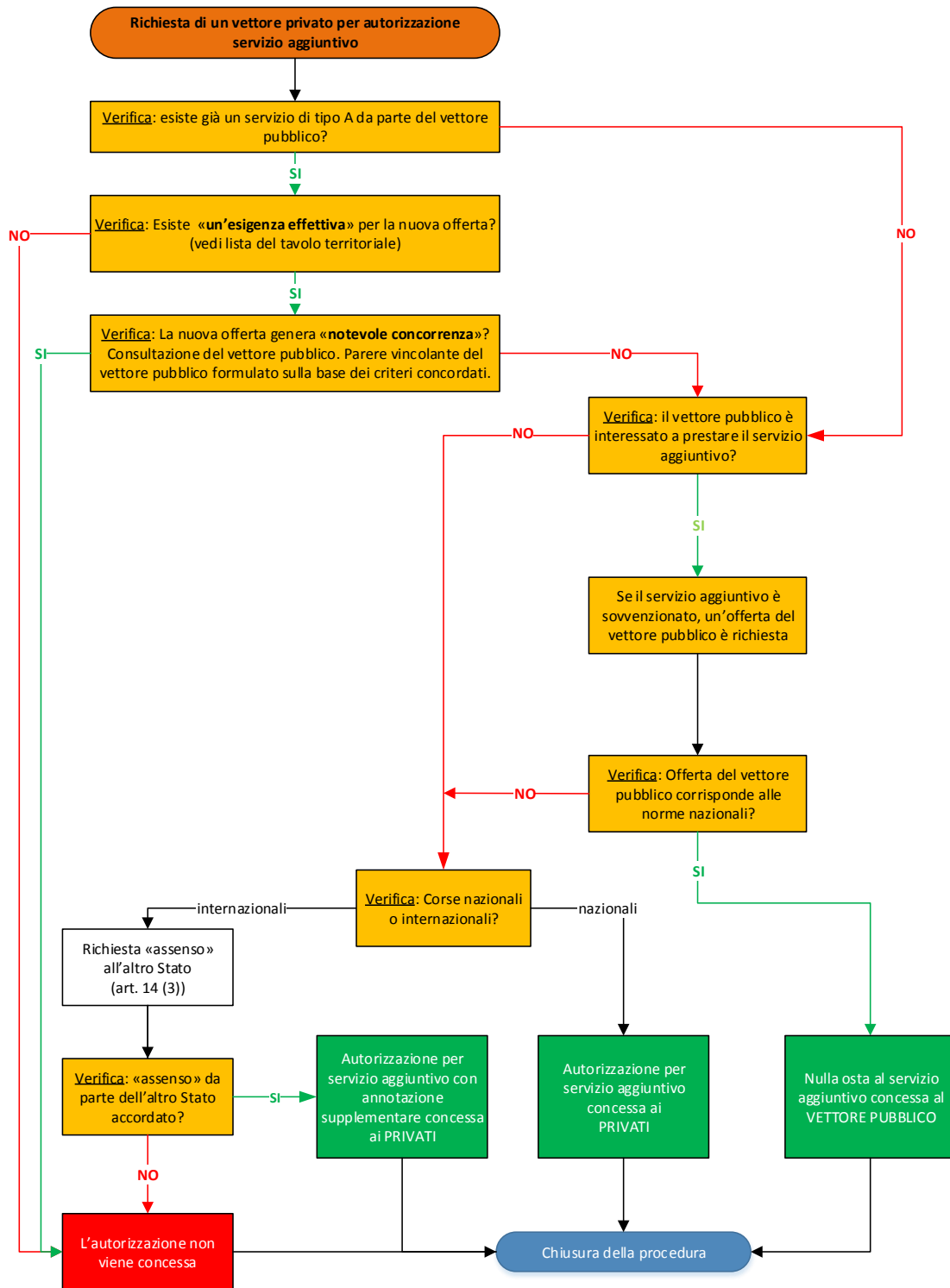
che si dovrà concludere entro 60 giorni dalla richiesta, fermo restando le sospensioni ed interruzioni dei termini previsti dalle normative nazionali.

- 9.3. Se esiste «*un'esigenza effettiva*» e se non esiste una «*notevole concorrenza*» l'Autorità competente/responsabile autorizza il servizio del vettore privato. Un'annotazione supplementare è necessaria per la navigazione sul territorio dell'altro stato. Questa annotazione supplementare può essere assegnata solo dopo l'assenso dell'Autorità competente/responsabile dell'altro Stato, da esprimersi entro 30 giorni dalla richiesta, previa verifica della sussistenza dell'«*esigenza effettiva*» e della mancanza di «*notevole concorrenza*» del collegamento internazionale. La richiesta di assenso sospende i termini del procedimento di autorizzazione.
- 9.4. In caso di contribuzione pubblica, a seguito dell'autorizzazione rilasciata dall'autorità competente all'ente finanziatore, previa verifica della disponibilità del concessionario all'effettuazione dei servizi di tipo «B» (ad eccezione dei servizi di tipo B1.5 e B1.6), l'ente finanziatore medesimo procederà secondo la propria normativa nazionale ad individuare l'operatore economico che effettuerà il servizio.
- 9.5. Per i dettagli, vedi le procedure di seguito riportate¹⁹.
- 9.6. Spiegazioni per gli elementi della procedura:

Responsabile per la verifica dei criteri di «*notevole concorrenza*» e «*esigenza effettiva*» è l'Autorità competente/responsabile (vedi cif.4.3)

¹⁹ Da discutere dopo il periodo sperimentale con particolare riferimento al riquadro circa la verifica rispetto alle norme nazionali.

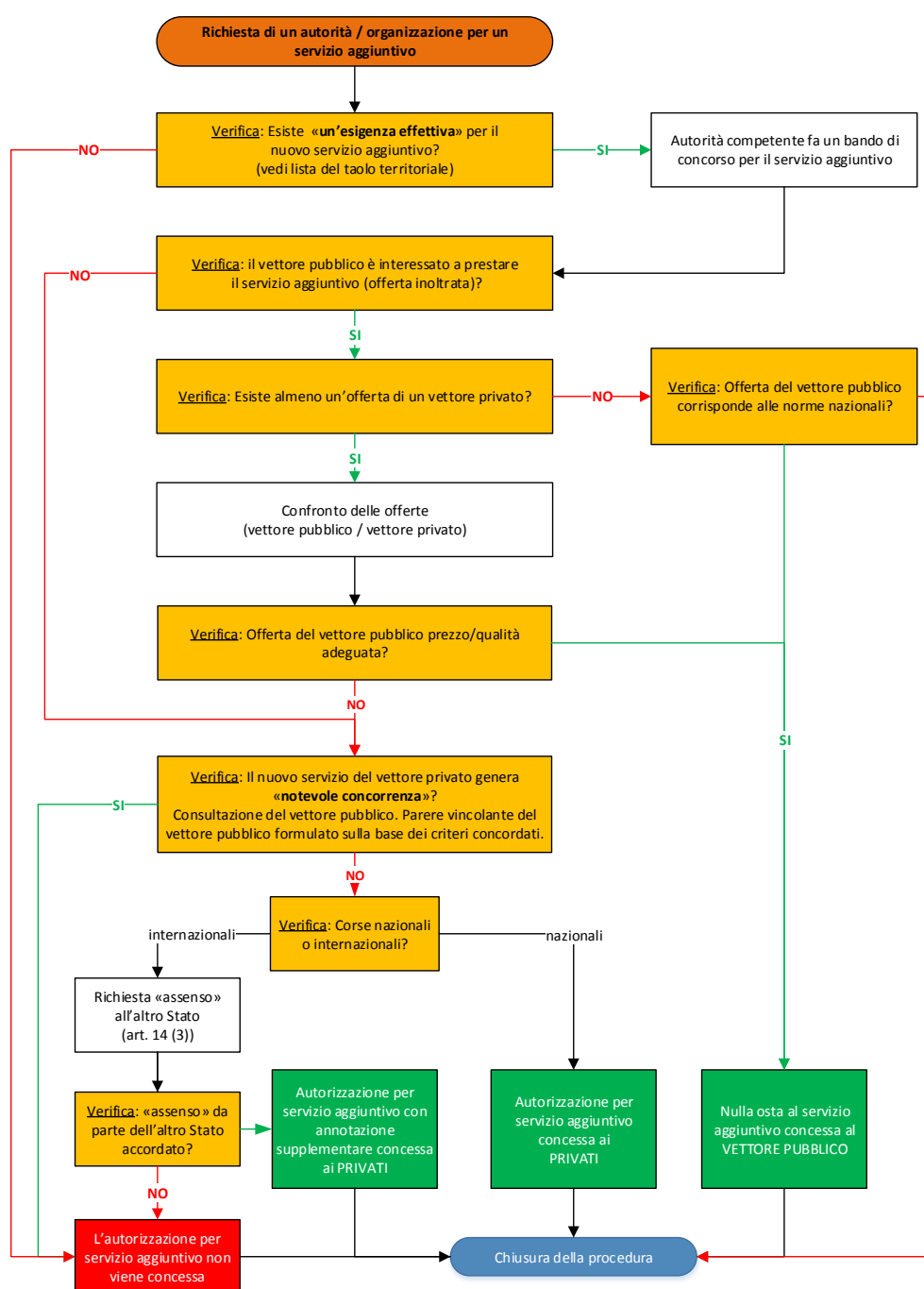
Procedura per ricevere un'autorizzazione [tipo «B», Convenzione Art. 9 (4) e Art. 14]



10. Procedura per un servizio aggiuntivo richiesto (tipo «B»)

Se un'autorità o un'organizzazione richiede un servizio aggiuntivo del tipo «B», il vettore che può svolgere il servizio viene scelto secondo la procedura di seguito riportata.²⁰

Procedura per un servizio aggiuntivo richiesto [tipo «B», Convenzione Art. 9 (4) e Art. 14]



²⁰ Da discutere dopo il periodo sperimentale con particolare riferimento al riquadro circa la verifica rispetto alle norme nazionali

Conclusa il 5 settembre 2017

IL PRESIDENTE DELLA DELEGAZIONE ITALIANA

Dott. Enrico Maria Pujia

IL PRESIDENTE DELLA DELEGAZIONE SVIZZERA

Ing. Gerhard Kratzenberg