



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Dipartimento federale dell'economia, della formazione e
della ricerca DEFR

... maggio 2023

Rapporto sui risultati della consultazione relativa ai trasporti internazionali di viaggiatori e di merci su strada

N. registrazione: BAV-071.14-5/8/5/1/1
Pratica:



BAV-D-228B3401/297

Indice

Indice

1	Situazione iniziale	3
1.1	Situazione iniziale e oggetto del progetto	3
1.2	Svolgimento della consultazione e destinatari.....	3
1.3	Panoramica dei partecipanti alla consultazione	3
2	Risultati della consultazione	4
2.1	Obiettivi.....	4
2.2	Misure	4
3	Valutazione dei pareri sulla scorta del questionario	5
3.1	Obiettivi.....	5
3.2	Accesso al mercato e alla professione	6
3.3	Disposizioni sul distacco di lavoratori e assistenza	11
3.4	Ripercussioni	14
3.5	Altre osservazioni	15
4	Allegato 1 - Elenco dei partecipanti alla consultazione, per gruppi d'interesse.....	17
5	Allegato 2 - Questionario relativo all'avamprogetto di legge federale sui trasporti internazionali di viaggiatori e di merci su strada	18

1 Situazione iniziale

1.1 Situazione iniziale e oggetto del progetto

Con il progetto «legge federale sui trasporti internazionali di viaggiatori e di merci su strada» si intende allineare il diritto svizzero al primo pacchetto sulla mobilità dell'Unione europea (UE). L'attuale legge federale del 20 marzo 2009 sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LPTS; RS 744.10) deve essere adeguata, introducendo misure per un miglior controllo delle cosiddette società bucalettere e criteri per l'accesso alla professione di trasportatori che utilizzano a scopo professionale autofurgoni di peso superiore a 2,5 e fino a 3,5 tonnellate. Inoltre sono previste basi giuridiche per la partecipazione svizzera al registro europeo delle imprese di trasporto su strada ERRU. È inoltre prevista la modifica della legge dell'8 ottobre 1999 sui lavoratori distaccati (LDist; RS 823.20), intesa a creare una base per l'assistenza amministrativa da parte della Svizzera. Le autorità svizzere forniscono assistenza quando si tratta di controllare se delle imprese svizzere di trasporto su strada che distaccano lavoratori negli Stati dell'UE o dell'AELS rispettano le condizioni salariali e lavorative minime del Paese ospitante durante il periodo del distacco.

1.2 Svolgimento della consultazione e destinatari

Il 23 febbraio 2022 il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) e il Dipartimento federale dell'economia, della formazione e della ricerca (DEFR) hanno avviato congiuntamente la consultazione in merito al trasporto internazionale di viaggiatori e merci su strada, invitando a esprimersi 236 destinatari. La procedura di consultazione si è svolta fino al 31 maggio 2022; in totale sono giunti 23 pareri. Il presente rapporto riepiloga tali prese di posizione, senza pretese di essere esaustivo. Tra i soggetti invitati a partecipare alla consultazione si annoverano i Cantoni, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città, delle regioni di montagna e dell'economia, diverse imprese di trasporto (IT) beneficiarie di indennità secondo la legge sul trasporto di viaggiatori (LTV) nonché numerose altre organizzazioni (associazioni, imprese di trasporto, ambienti interessati).

1.3 Panoramica dei partecipanti alla consultazione

In totale sono pervenuti 23 pareri.

Partecipanti per categoria	Destinatari	Pareri pervenuti
Cantoni e Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP)	27	6
Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	11	3
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	0
Imprese di trasporto beneficiarie di indennità ai sensi della LTV	66	0
Associazioni mantello nazionali dell'economia	8	4
Organizzazioni	121	10
Pareri in totale	236	23

L'elenco dettagliato dei partecipanti è disponibile all'allegato 1.

2 Risultati della consultazione

2.1 Obiettivi

Secondo i risultati della consultazione un'ampia maggioranza concorda con l'obiettivo del progetto, ovvero promuovere un trasporto su strada equo, competitivo e sostenibile allineando le prescrizioni svizzere nel settore del trasporto stradale a quelle europee.

2.2 Misure

Accesso al mercato e alla professione

Una maggioranza dei partecipanti ritiene opportuna la proposta di estendere l'obbligo di licenza alle imprese di trasporto svizzere che impiegano veicoli con peso totale tra 2,5 e 3,5 tonnellate. Resta controversa solo la questione della limitazione nel traffico transfrontaliero: una metà circa auspica l'estensione dell'obbligo di licenza anche al trasporto interno.

Una netta maggioranza è favorevole all'introduzione di misure che migliorino il controllo delle cosiddette società bucalettere. Ci si aspetta tuttavia che, prima di intraprendere qualsiasi azione per creare le condizioni giuridiche per un accesso al rispettivo modulo del sistema d'informazione del mercato interno (IMI) se ne determinino chiaramente costi e benefici.

Disposizioni sul distacco di lavoratori e assistenza

Dall'analisi delle risposte alla consultazione emerge che praticamente tutti i partecipanti respingono un eventuale recepimento integrale della direttiva UE 2020/1057, che disciplina il concetto di distacco di lavoratori stranieri nonché le esigenze amministrative, le misure di controllo e la concessione di assistenza amministrativa nei casi di distacco. Un esiguo numero di loro si esprime a favore del recepimento parziale proposto dal Consiglio federale, mentre la maggioranza respinge o approva solo a determinate condizioni un recepimento parziale nei contenuti proposti dal Consiglio federale. Alcuni partecipanti accetterebbero un recepimento parziale a condizione che venga mantenuto il termine di notifica di otto giorni; altri vincolano il proprio sostegno alla garanzia di un'assistenza amministrativa reciproca ed equivalente tra Svizzera e UE, che eviti differenze nella portata delle informazioni da fornire. Il recepimento parziale nei contenuti proposti dal Consiglio federale è pertanto respinto dalla maggioranza, o accettato solo a determinate condizioni.

3 Valutazione dei pareri sulla scorta del questionario

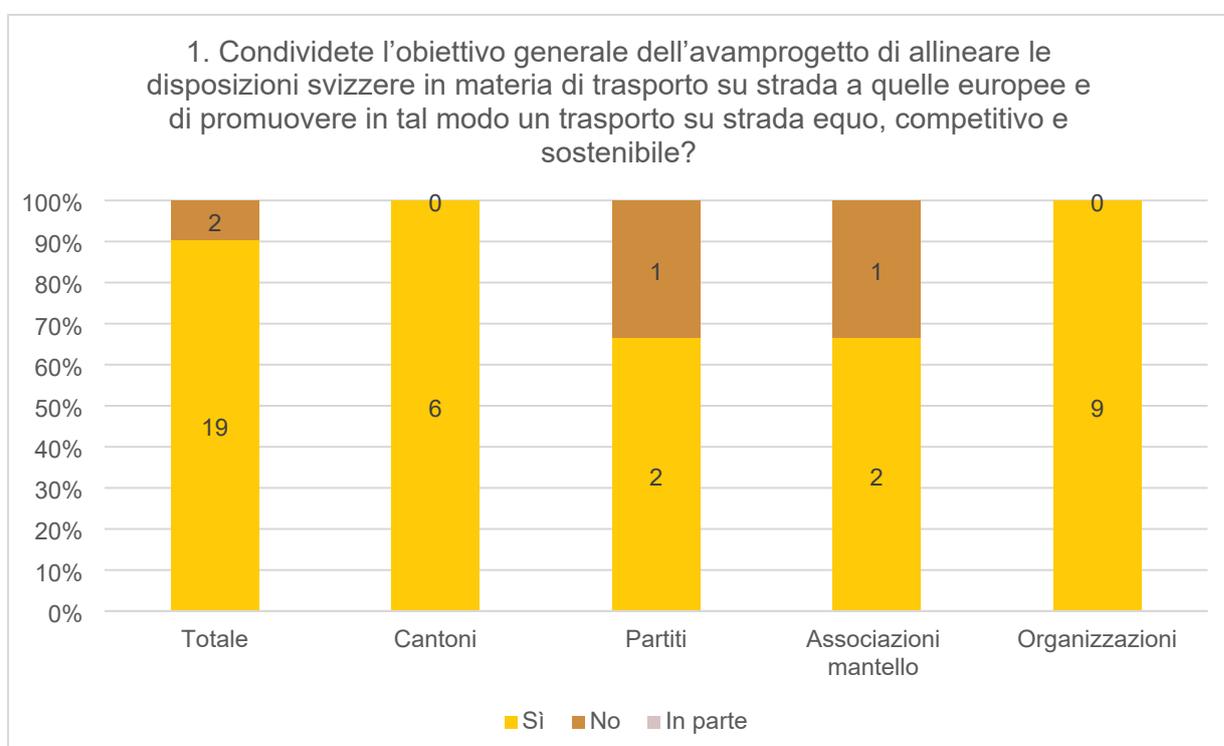
La documentazione della consultazione comprendeva un questionario con nove domande (cfr. allegato 2), la cui struttura fungerà da base per la valutazione dei pareri pervenuti.

3.1 Obiettivi

Domanda 1: Condividete l'obiettivo generale dell'avamprogetto di allineare le disposizioni svizzere in materia di trasporto su strada a quelle europee e di promuovere in tal modo un trasporto su strada equo, competitivo e sostenibile?

Tenore generale dei pareri

A questa domanda hanno risposto 21 partecipanti di 23. Una netta maggioranza (19 di 21) condivide l'obiettivo dell'avamprogetto, mentre due di 21 lo respingono.



In dettaglio

A questa domanda hanno risposto **SI** 19 partecipanti: sei Cantoni (FR, NW, SG, TG, TI, VD), due partiti (PS e PLR), due associazioni mantello dell'economia (travail.suisse ed economiesuisse) e altre organizzazioni (Pusch, Iniziativa delle Alpi, transfair, ATA ecc.).

Greenpeace, Pusch, Iniziativa delle Alpi, ATA e PS sostengono l'obiettivo generale ma sottolineano, al contempo, l'importanza del trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia che contribuisce, tra le altre cose, ad arginare il riscaldamento terrestre, l'inquinamento fonico e il consumo di suolo. PS e PLR approvano il recepimento del diritto europeo nell'interesse di buone relazioni con l'UE.

Hanno risposto **NO** alla presente domanda due partecipanti (USS e UDC).

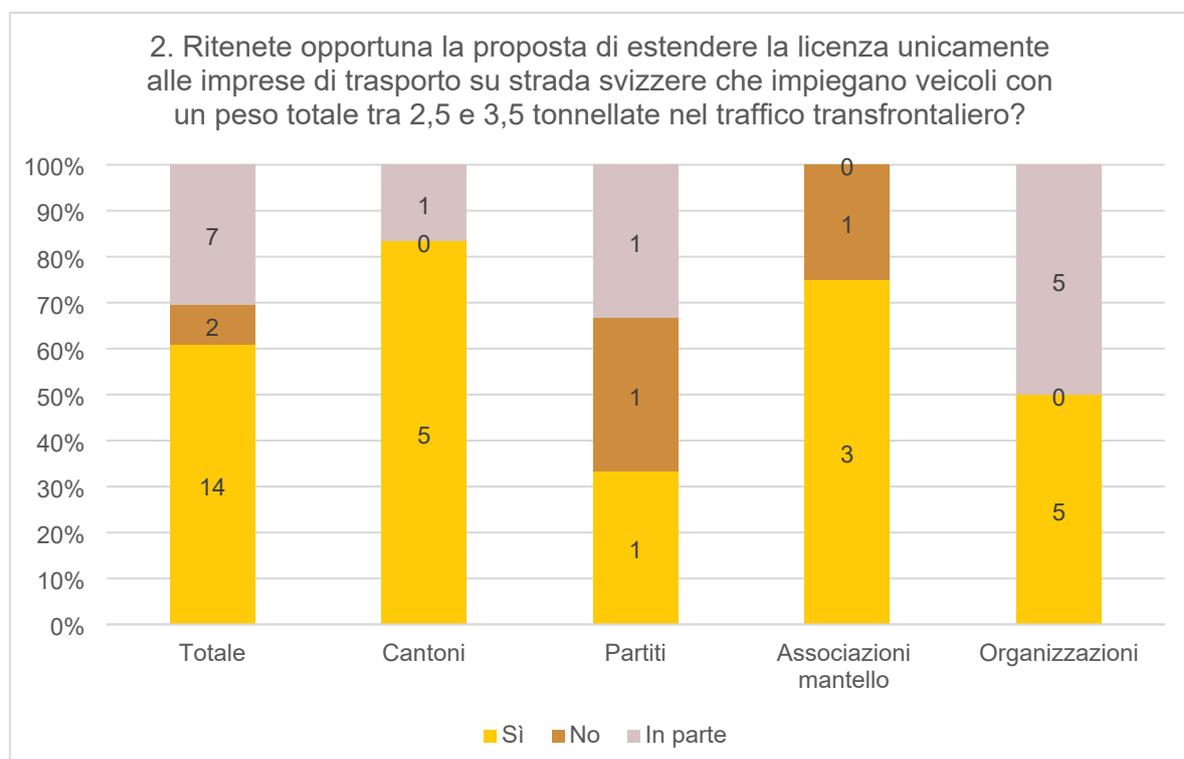
USS è contraria poiché ritiene che il progetto di legge comporterebbe un indebolimento delle misure di accompagnamento, UDC lo è perché teme che l'auspicato recepimento del diritto UE potrebbe mettere in discussione l'autonomia della Svizzera e causare conseguenze finanziarie incontrollabili.

3.2 Accesso al mercato e alla professione

Domanda 2: Ritenete opportuna la proposta di estendere l'obbligo di disporre di una licenza unicamente alle imprese di trasporto su strada svizzere che impiegano veicoli con un peso totale tra 2,5 e 3,5 tonnellate nel traffico transfrontaliero?

Tenore generale dei pareri

Tutti i 23 pareri pervenuti contenevano una risposta alla presente domanda. Una maggioranza (14 di 23) sostiene la proposta di estendere l'obbligo di licenza solo alle imprese svizzere di trasporto su strada che impiegano veicoli con un peso totale tra 2,5 e 3,5 tonnellate nel traffico transfrontaliero; sette sono in parte d'accordo, mentre due di 23 la respingono.



In dettaglio

A questa domanda hanno risposto **Si** 14 partecipanti: cinque Cantoni (SG, VD, TG, TI, NW), un partito (PLR), tre associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USS e travail.suisse) e altre cinque organizzazioni (ASTAG, upi, transfair, ecc.).

stradasvizzera appoggia la suddetta proposta di estensione dell'obbligo di licenza, ma esprime malcontento per l'onere amministrativo supplementare che ne conseguirà per il rilevamento dei dati; transfair e travail.suisse sono favorevoli perché la proposta contribuirebbe a evitare distorsioni del mercato.

Sette partecipanti sono d'accordo solo **IN PARTE** con la proposta.

Questi preferirebbero che l'obbligo di licenza non si limitasse solo al trasporto transfrontaliero (UNIA, PUSCH, PS, ecc.) o solo a veicoli di oltre 2,5 tonnellate (FR).

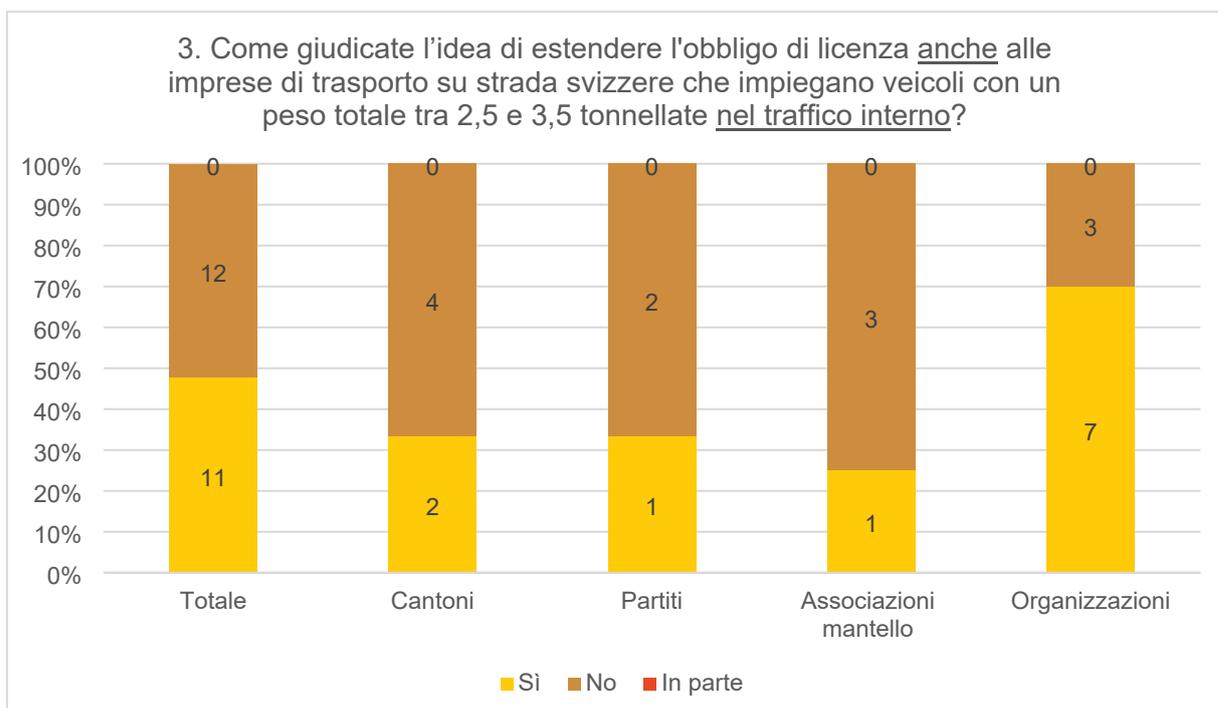
Hanno risposto **NO** alla presente domanda due partecipanti (ACS e UDC).

ACS ritiene impraticabile la distinzione tra il mercato interno e quello transfrontaliero sulla quale si fonda la deroga per veicoli impiegati nel traffico interno. Numerose PMI lavorano solo occasionalmente o una tantum nei Paesi confinanti e in base al modello proposto queste dovrebbero presentare domanda di autorizzazione, che comporterebbe un onere finanziario e amministrativo sproporzionato.

Domanda 3: Come giudicate l'idea di estendere l'obbligo di licenza anche alle imprese di trasporto su strada svizzere che impiegano tali veicoli nel traffico interno?

Tenore generale dei pareri

A questa domanda hanno risposto tutti i 23 partecipanti. Una scarsa maggioranza (12 di 23) respinge la proposta di estendere l'obbligo di licenza anche alle imprese svizzere di trasporto su strada che impiegano veicoli con un peso totale tra 2,5 e 3,5 tonnellate nel traffico interno, 11 di 23 sono invece favorevoli.



In dettaglio

A questa domanda hanno risposto **Si** 11 partecipanti: due Cantoni (TI e FR), un partito (PS), un'associazione mantello nazionale dell'economia (USS) e altre sette organizzazioni (UNIA, Iniziativa delle Alpi, upi, FER, ecc.).

USS è favorevole all'estensione dei criteri per l'accesso alla professione nonché al miglioramento della tutela dei lavoratori e della sicurezza della circolazione, non comprende però perché tali miglioramenti dovrebbero applicarsi solo nel settore transfrontaliero. Quest'opinione è condivisa da UNIA, che ritiene necessario assoggettare anche il traffico interno all'obbligo di licenza al fine di professionalizzare il settore. Ciò consentirebbe di fare chiarezza a una situazione diffusa di difficoltà nell'individuare chi sia l'effettivo datore di lavoro (e si occupi di versare i contributi alle assicurazioni sociali o di rilevare il tempo di lavoro) e chi ha la responsabilità per la sicurezza dei veicoli. upi ritiene l'obbligo di tachigrafo negli autofurgoni con peso totale superiore a 2,5 tonnellate importante anche nel traffico interno, considerato che secondo le stime il 10 per cento degli incidenti sono dovuti a stanchezza del conducente. Inoltre controlli dei tempi di lavoro, di guida e di riposo contribuirebbero notevolmente a migliorare la sicurezza della circolazione.

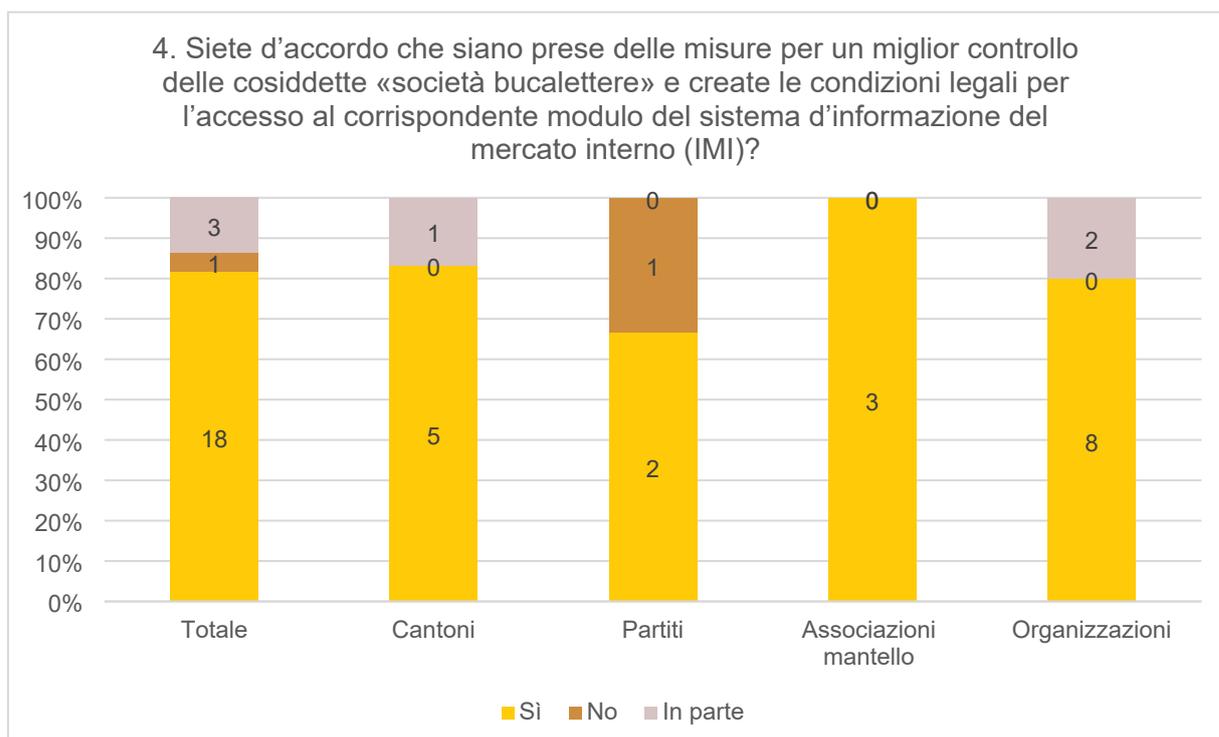
Hanno invece risposto **NO** 12 partecipanti: quattro Cantoni (VD, TG, NW, SG), 2 partiti (PLR e UDC), tre associazioni mantello dell'economia (usam, economiesuisse e travail.suisse) e altre tre organizzazioni (stradasvizzera, ASTAG, transfair).

Più partecipanti (SG, stradasvizzera, PLR) evidenziano che attualmente nessun Paese membro dell'UE dispone di misure simili nel proprio mercato interno. ASTAG non vede necessità di disciplinamento né dal punto di vista del diritto sulla circolazione né sotto il profilo di quello della concorrenza poiché ritiene che le imprese di trasporto con una flotta di soli autofurgoni non siano in diretta concorrenza con quelle che dispongono di una flotta di soli autocarri. A sostegno del respingimento della proposta è inoltre addotto l'elevato onere supplementare causato dal trattamento di domande aggiuntive (SG, ACS e VD).

Domanda 4: Siete d'accordo che siano prese delle misure per un miglior controllo delle cosiddette «società bucalettere» e create le condizioni legali per l'accesso al corrispondente modulo del sistema d'informazione del mercato interno (IMI)?

Tenore generale dei pareri

A questa domanda hanno risposto 22 partecipanti di 23. Una chiara maggioranza (18 di 22) condivide la necessità di adottare misure che migliorino il controllo delle cosiddette società bucalettere e di creare le condizioni legali per l'accesso al rispettivo modulo IMI. Sono parzialmente d'accordo con la proposta tre di 22 risposte, mentre una la respinge.



In dettaglio

Hanno risposto **Sì** 18 partecipanti: cinque Cantoni (FR, TI, TG, VD, NW), due partiti (PLR e PS), tre associazioni mantello dell'economia (usam, travail.suisse e USS) e altre otto organizzazioni (Pusch, Iniziativa delle Alpi, UNIA, ASTAG, ecc.).

Va notato che numerosi partecipanti, nonostante sostengano la proposta, sottolineano l'importanza di condurre previamente dei chiarimenti in merito agli investimenti richiesti nonché ai costi e agli effettivi benefici del modulo IMI (PLR, TG, ASTAG, usam, ecc.).

Tre partecipanti sono d'accordo **IN PARTE** con la proposta (upi, stradasvizzera, SG).

L'IMI è ritenuto prevalentemente problematico anche dai partecipanti che sono parzialmente d'accordo con la proposta: prima di qualsiasi presa di decisione va data una risposta chiara riguardo ai costi e ai benefici di un accesso IMI e vanno cercate possibili soluzioni alternative (upi, stradasvizzera). SG è sì favorevole all'opportunità di digitalizzazione del sistema offerta con l'IMI, ma ritiene sia ancora prematuro esprimere un parere poiché tante sono ancora le questioni aperte.

Ha risposto **NO** alla presente domanda solo l'UDC.

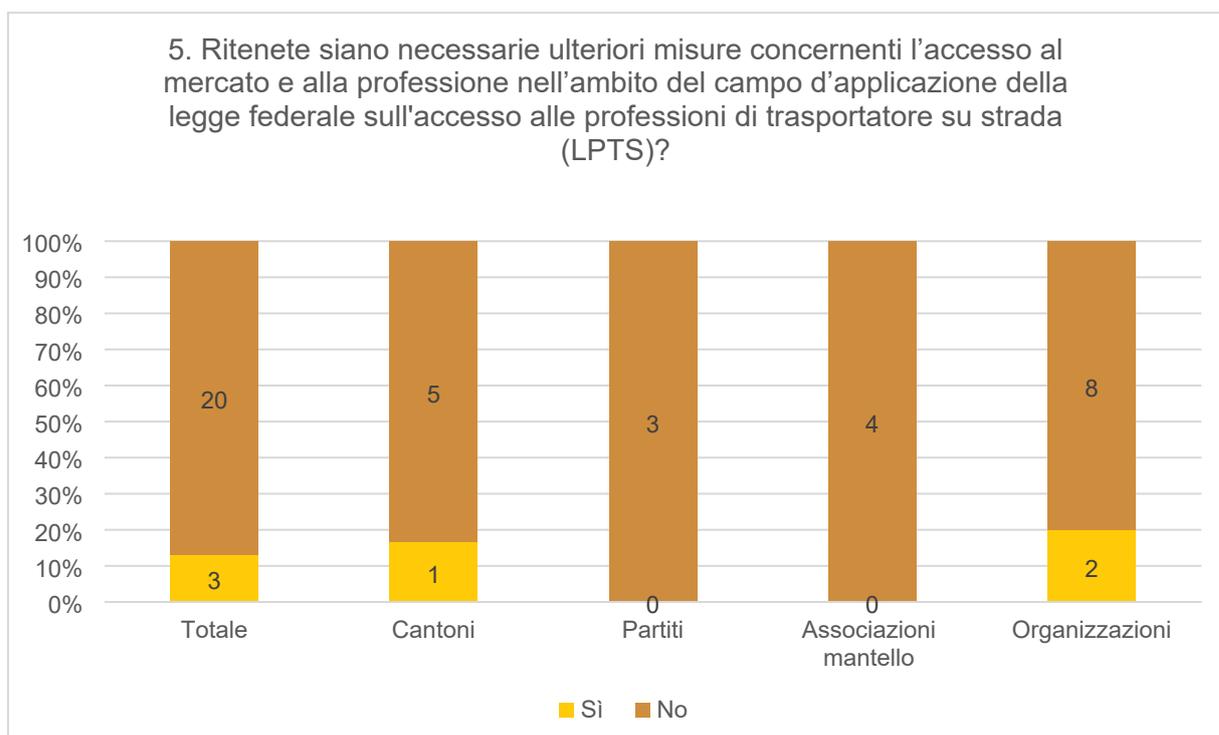
Il partito ritiene che il meccanismo collegato all'IMI risulterebbe dispendioso a fronte di benefici non ancora dimostrati.

Domanda 5: Ritenete siano necessarie ulteriori misure concernenti l'accesso al mercato e alla professione nell'ambito del campo d'applicazione

della legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LPTS)?

Tenore generale dei pareri

L'ampia maggioranza (20) non ritiene sia necessario intervenire ulteriormente nel campo d'applicazione della LPTS per quanto concerne l'accesso al mercato e alla professione. Sono richieste misure supplementari solo in tre risposte su 23.



In dettaglio

Hanno risposto **Sì** alla presente domanda tre partecipanti: un Cantone (FR) e due organizzazioni (ASTAG e FER).

FR auspica misure per sostenere o addirittura incentivare il trasporto merci su rotaia. FER chiede maggiori controlli volti a evitare abusi. ASTAG esprime parere contrario all'articolo 2 capoverso 2 lettera d dell'avamprogetto LPTS (eccezione dei 40 km/h) secondo il quale le imprese che impiegano esclusivamente veicoli la cui velocità massima autorizzata è di 40 chilometri orari dovrebbero essere escluse dall'obbligo di licenza. Secondo l'associazione la nuova disposizione genera una distorsione della concorrenza considerato che i trattori a uso professionale spesso trasportano merci che potrebbero tranquillamente essere trasportate con un autocarro.

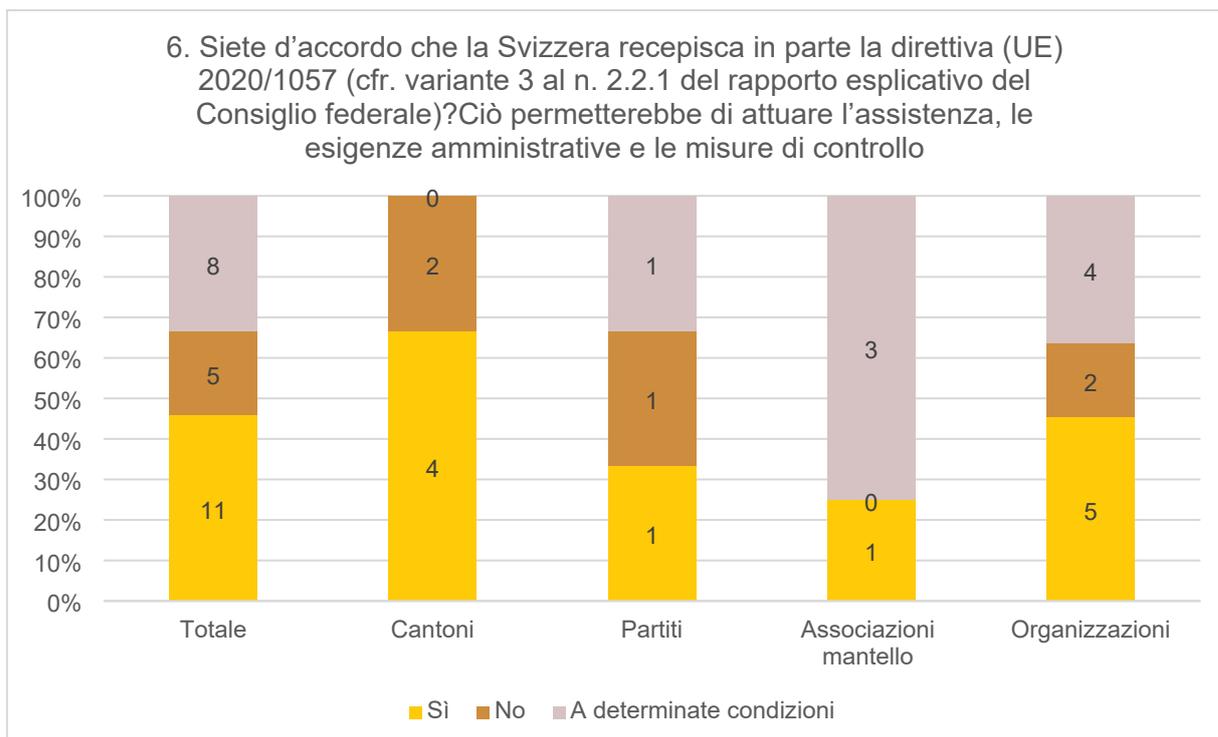
Hanno risposto **NO** alla presente domanda 20 partecipanti.

3.3 Disposizioni sul distacco di lavoratori e assistenza

Domanda 6: Siete d'accordo che la Svizzera recepisca in parte la direttiva (UE) 2020/1057 (cfr. variante 3 al n. 2.2.1 del rapporto esplicativo del Consiglio federale)? Ciò permetterebbe di attuare l'assistenza, le esigenze amministrative e le misure di controllo (procedura di notifica) nel diritto svizzero sui lavoratori distaccati. I distacchi continueranno tuttavia ad essere definiti dalla direttiva europea sul distacco di lavoratori e dalla legge attuale sui lavoratori distaccati, con conseguente divergenza rispetto al campo d'applicazione della direttiva (UE) 2020/1057.

Tenore generale dei pareri

A questa domanda hanno risposto 23 partecipanti di 23. Meno della metà di loro (11 di 23) accoglie la proposta di un recepimento parziale della direttiva (UE) 2020/1057 (cfr. variante 3 al n. 2.2.1 del rapporto esplicativo del Consiglio federale). Una sostanziosa minoranza (8 di 23) ne vincola l'approvazione a condizioni, mentre quattro di 23 la respingono recisamente.



In dettaglio

11 partecipanti sono a favore di un recepimento parziale. Si tratta di quattro Cantoni (FR, NW, TG e TI) e cinque organizzazioni (Pusch, Iniziativa delle Alpi, Greenpeace, FER, ecc.), un partito (PS) e un'associazione mantello dell'economia (economiesuisse).

PS, Pusch, Iniziativa delle Alpi, ATA e Greenpeace sottolineano l'importanza di lottare contro il dumping salariale e la loro opposizione nei confronti delle violazioni delle disposizioni sul cabotaggio. I controlli devono pertanto avere assoluta priorità.

Approvano la proposta **solo a determinate condizioni** otto partecipanti (USS, travail.suisse, usam, transfair, PLR, UNIA, ecc.).

PLR e usam sono disposti ad approvare la variante 3 a condizione che l'assistenza amministrativa tra la Svizzera e l'UE sia reciproca ed equivalente, al fine di garantire l'assenza di disparità in merito alla portata dello scambio di dati. transfair, travail.suisse e USS vincolano invece la loro approvazione al mantenimento del termine di notifica di otto giorni. UNIA mette in evidenza il fatto che al momento manchi un servizio competente per l'applicazione di tali disposizioni che potrebbe controllare, in particolare, i salari e i dati dei tachigrafi dei conducenti stranieri. Indica al contempo la necessità di un'interpretazione chiara della direttiva sul distacco in relazione al trasporto stradale.

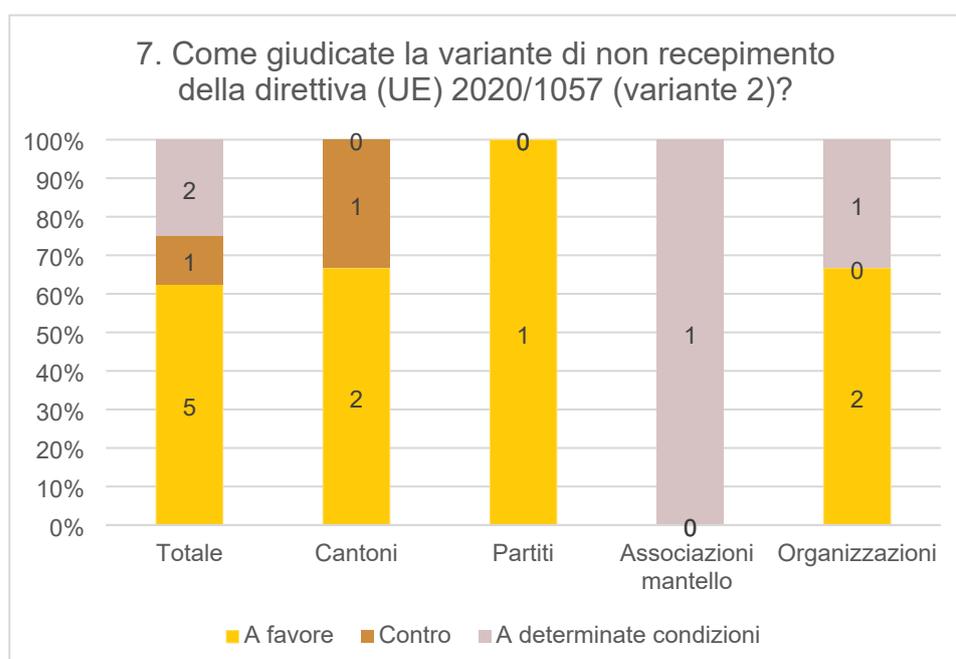
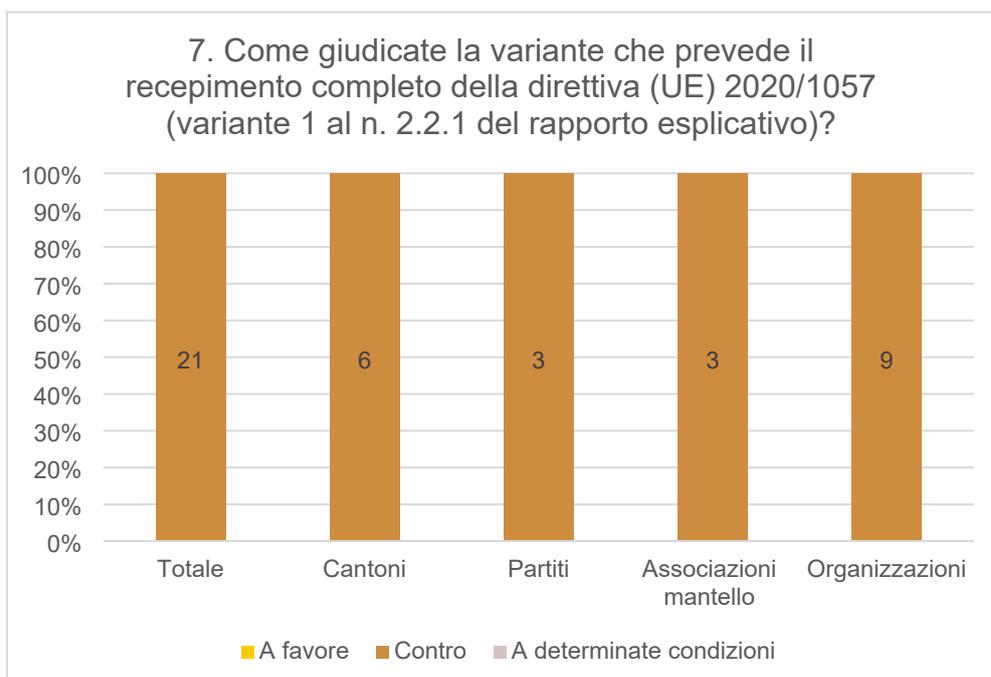
Hanno risposto **NO** alla presente domanda quattro partecipanti (SG, ASTAG, VD e UDC).

SG è dell'opinione, tra le altre cose, che in caso di recepimento parziale la Svizzera perderebbe la propria autonomia nel campo della sorveglianza del mercato del lavoro. Si rammarica inoltre della mancanza di chiarezza in merito alle conseguenze sulle amministrazioni e del possibile squilibrio che si creerebbe tra la Svizzera e l'UE e ritiene che l'IMI sia superfluo. VD esprime preoccupazione in merito all'eventuale sovraccarico per le autorità cantonali e chiede che si esamini la possibilità di impiegare i canali già esistenti. UDC respinge in tutto e per tutto la variante 3: per quanto l'assistenza amministrativa con l'UE possa sembrare un valore aggiunto, il recepimento del diritto UE potrebbe minare l'autonomia della Svizzera e causare conseguenze finanziarie incontrollabili.

Domanda 7: Come giudicate invece le varianti che prevedono rispettivamente il recepimento completo della direttiva (UE) 2020/1057 (cfr. variante 1 al n. 2.2.1 del rapporto esplicativo) o di non recepirla (variante 2)?

Tenore generale dei pareri

21 su 23 rispondono alla prima parte della domanda, ovvero in merito al recepimento completo (variante 1) della direttiva (UE) 2020/1057, respingendolo. Considerato dunque il parere contrario di tutti i partecipanti, vi si rinuncia definitivamente (cfr. n. 2.2.1 del rapporto esplicativo). Sulla seconda parte della domanda, ovvero di non recepire la direttiva (variante 2), si sono espressi in concreto otto di 23 partecipanti (3 Cantoni, 1 partito, 1 associazione mantello in ambito economico e 3 organizzazioni). Di questi, una maggioranza (5 di 8) è favorevole alla variante 2 (ovvero non recepire la direttiva), due sarebbero favorevoli a determinate condizioni e uno la respinge.



In dettaglio

Variante 1 Recepimento completo

Tutti i partecipanti, senza eccezione alcuna, respingono il recepimento completo della direttiva (UE) 2020/1057.

Tra i motivi, TI adduce la volontà di evitare la distorsione della concorrenza che potrebbe sorgere nei confronti delle imprese svizzere; per TG il problema sarebbe principalmente la divergenza di definizione del concetto di distacco che si creerebbe con il recepimento completo; UNIA lo respinge perché limiterebbe le misure di accompagnamento e abolirebbe il termine di preannuncio; transfair condivide quest'ultima opinione e fa notare anche le conseguenze negative correlate a una riduzione o addirittura alla soppressione dei controlli. usam è dello stesso parere.

Variante 2 Non recepimento

Cinque partecipanti **sostengono** il non recepimento (SG, VD, UDC, stradsvizzera e ASTAG).

I motivi citati solo gli stessi di quelli nelle risposte alla domanda 6.

Concordano con un non recepimento **solo a determinate condizioni** due partecipanti (transfair e travail.suisse).

Sia transfair sia travail.suisse, pur ritenendo non auspicabile il non recepimento di per sé, ritengono sia da preferire al recepimento parziale se implica un indebolimento delle misure di accompagnamento.

Un partecipante, TG, respinge nettamente il non recepimento.

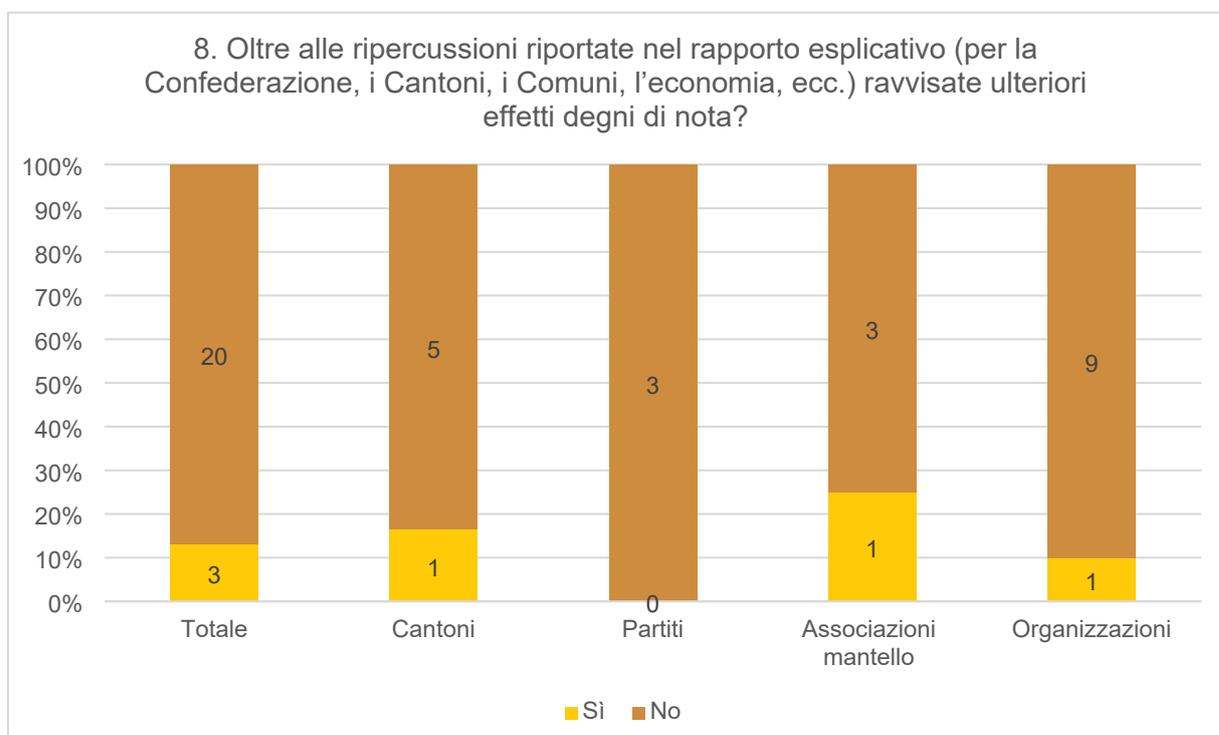
Lo considera infatti controproducente rispetto alla collaborazione con le autorità estere.

3.4 Ripercussioni

Domanda 8: Oltre alle ripercussioni riportate nel rapporto esplicativo (per la Confederazione, i Cantoni, i Comuni, l'economia, ecc.) ravvisate ulteriori effetti degni di nota?

Tenore generale dei pareri

Tre partecipanti di 23 pensano vi siano ulteriori ripercussioni degne di nota.



VD ritiene che il termine di 14 giorni previsto per la trasmissione delle informazioni richieste dall'autorità straniera, per di più nella lingua di quest'ultima, potrebbe porre non poche difficoltà di attuazione sul piano amministrativo. Quest'elemento è nominato altresì da PLR nella sua risposta alla domanda 9. VD

richiama inoltre l'attenzione su tre punti che ritiene dovrebbero essere chiariti sotto il profilo della protezione dei dati: i capoversi 2 e 4 dell'articolo 8a e il capoverso 3 dell'articolo 8b LDist.

usam sostiene che vi siano conseguenze negative per l'economia che nel rapporto non vengono citate e che colpirebbero in particolare le PMI. L'obbligo di licenza comporterebbe altresì un notevole aumento dell'onere amministrativo. Inoltre, il fatto che le eccezioni riguardino esclusivamente le imprese attive nel traffico interno potrebbe generare effetti negativi sulla concorrenza e sui trasporti non professionali. Infine usam ricorda che per alcune imprese sarà difficile rispettare la legge a causa della poca chiarezza nella distinzione tra i trasporti transfrontalieri professionali e non.

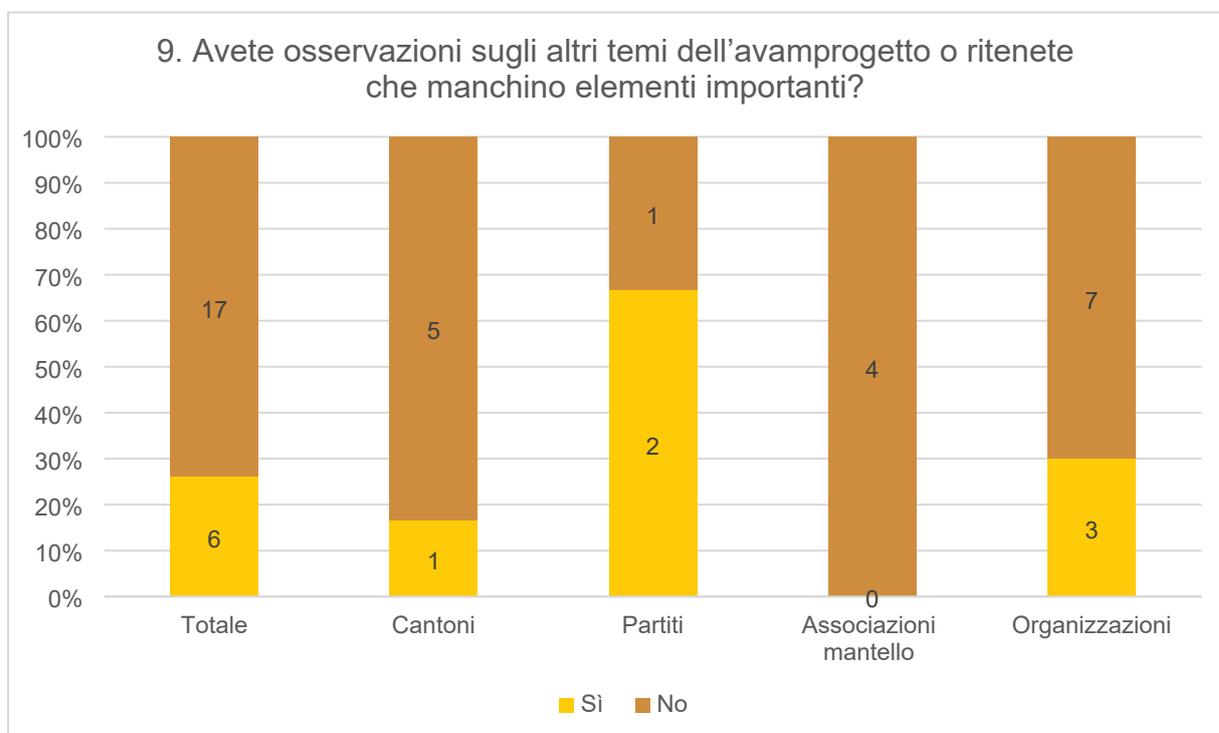
UNIA attira l'attenzione sulle ripercussioni correlate all'impiego di subappaltatori nel settore CEP (servizio corriere, espresso e pacchi), incaricati della consegna finale in quasi tutte le grandi imprese. Attualmente i subappaltatori e i rispettivi dipendenti sono sottoposti a una situazione precaria, di insicurezza giuridica. UNIA parte dal presupposto che l'introduzione di un obbligo di licenza comporterebbe un leggero aumento in particolare dei servizi CEP. Di rimando però farebbe sperare che il lavoro nel settore acquisti dignità e le aziende CEP comincino ad assumere personale direttamente e a versare le relative assicurazioni sociali eccetera.

3.5 Altre osservazioni

Domanda 9: Avete osservazioni sugli altri temi dell'avamprogetto o ritenete che manchino elementi importanti?

Tenore generale dei pareri

Sei partecipanti su 23 hanno riportato osservazioni su altri temi dell'avamprogetto o su importanti elementi mancanti.



Articolo 8b capoversi 2 e 3 dell'avamprogetto LDist: secondo PLR, stradasvizzer e ASTAG tale disposizione, stabilendo che i dati devono essere forniti nella lingua indicata dall'autorità richiedente, genererà un dispendio inaccettabile per il datore di lavoro. Richiedono pertanto che venga adeguata in modo che i dati possano essere messi a disposizione in una lingua ufficiale svizzera.

Articolo 4 capoverso 6 dell'avamprogetto LPTS: ASTAG e stradasvizzera respingono la proposta che il requisito dell'affidabilità debba ora essere adempito dai responsabili della direzione, oltre che dal gestore dei trasporti. Tale estensione, contrariamente a quanto spiegato nel rapporto esplicativo, non deriverebbe dal diritto UE. Anzi, l'articolo 4 paragrafo 1 secondo comma in combinato disposto con l'articolo 6 paragrafo 12 del regolamento (CE) n. 1071/2009 lascerebbe agli Stati membri decidere chi debba presentare la prova dell'affidabilità e in che portata.

Secondo UDC il proposto recepimento del diritto UE mette a rischio l'autonomia della Svizzera e causa costi incontrollabili. Per individuare abusi di società straniere devono essere assicurate innanzitutto misure sovrane svizzere delle quali sia possibile documentare chiaramente costi ed efficienza. Contemporaneamente UDC rifiuta di vincolare la Svizzera a leggi UE, quali il registro ERRU, sulle quali la Corte di giustizia europea ha sovranità d'interpretazione.

Riguardo al problema delle condizioni di lavoro nel settore del trasporto merci con veicoli di peso inferiore a 3,5 tonnellate, UNIA è a favore di contratti collettivi di lavoro di obbligatorietà generale con condizioni di lavoro dignitose, di una responsabilità solidale dell'appaltatore generale e di un obbligo di tachigrafo.

TG ricorda che l'attività degli autotrasportatori svizzeri non è orientata in primo luogo al traffico internazionale e di conseguenza non si dovrebbe sviluppare un sistema amministrativo caro e inutile. L'impiego di veicoli di peso totale compreso tra le 2,5 e le 3,5 tonnellate è visto come integrativo piuttosto che come distorsivo del mercato rispetto al restante trasporto stradale.

4 Allegato 1 - Elenco dei partecipanti alla consultazione, per gruppi d'interesse

Cantoni	
Abbreviazione	Nome completo
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	
Abbreviazione	Nome completo
PS	SP Schweiz Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero
UDC	SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre / UDC Unione Democratica di Centro
PLR	FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali
Associazioni mantello nazionali dell'economia	
Abbreviazione	Nome completo
usam	Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (USAM) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
economiesuisse	economiesuisse
USS	Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
travail.suisse	travail.suisse
Organizzazioni	
Abbreviazione	Nome completo
-	Iniziativa delle Alpi
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali
FER	Fédération des Entreprises Romandes
-	transfair
stradasvizzera	Federazione stradale svizzera FRS
UNIA	Sindacato UNIA
-	Pusch
-	Greenpeace
upi	Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni
ATA	Associazione traffico e ambiente

5 Allegato 2 - Questionario relativo all'avamprogetto di legge federale sui trasporti internazionali di viaggiatori e di merci su strada

Obiettivi

1. Condividete l'obiettivo generale dell'avamprogetto di allineare le disposizioni svizzere in materia di trasporto su strada a quelle europee e di promuovere in tal modo un trasporto su strada equo, competitivo e sostenibile?

Misure

Accesso al mercato e alla professione

2. Ritenete opportuna la proposta di estendere l'obbligo di disporre di una licenza unicamente alle imprese di trasporto su strada svizzere che impiegano veicoli con un peso totale tra 2,5 e 3,5 tonnellate nel traffico transfrontaliero?
3. Come giudicate l'idea di estendere il suddetto obbligo anche alle imprese di trasporto su strada svizzere che impiegano tali veicoli nel traffico interno?
4. Siete d'accordo che siano prese delle misure per un miglior controllo delle cosiddette «società bucalettere» e create le condizioni legali per l'accesso al corrispondente modulo del sistema d'informazione del mercato interno (IMI)?
5. Ritenete siano necessarie ulteriori misure concernenti l'accesso al mercato e alla professione nell'ambito del campo d'applicazione della legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LPTS)?

Disposizioni sul distacco di lavoratori e assistenza

6. Siete d'accordo che la Svizzera recepisca in parte la direttiva (UE) 2020/1057 (cfr. variante 3 al n. 2.2.1 del rapporto esplicativo del Consiglio federale)? Ciò permetterebbe di attuare l'assistenza, le esigenze amministrative e le misure di controllo (procedura di notifica) nel diritto svizzero sui lavoratori distaccati. I distacchi continueranno tuttavia ad essere definiti dalla direttiva europea sul distacco di lavoratori e dalla legge attuale sui lavoratori distaccati, con conseguente divergenza rispetto al campo d'applicazione della direttiva (UE) 2020/1057.
7. Come giudicate invece le varianti che prevedono rispettivamente il recepimento completo della direttiva (UE) 2020/1057 (cfr. variante 1 al n. 2.2.1 del rapporto esplicativo) o di non recepirla (variante 2)?

Ripercussioni

8. Oltre alle ripercussioni riportate nel rapporto esplicativo (per la Confederazione, i Cantoni, i Comuni, l'economia, ecc.) ravvisate ulteriori effetti degni di nota?

Altre osservazioni

9. Avete osservazioni sugli altri temi dell'avamprogetto o ritenete che manchino elementi importanti?