



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Ufficio federale dei trasporti UFT
Divisione Politica

N. registrazione/n. dossier

UFT, 30 giugno 2014

Modifica della legge federale sul lavoro nelle imprese di trasporti pubblici

Rapporto sui risultati della consultazione



N. registrazione/dossier

INDICE

1. Contesto	4
1.1. Motivo della revisione parziale	4
1.2. Svolgimento della consultazione	4
2. Valutazione dei pareri	6
2.1 Sintesi	6
2.2 Cantoni	8
2.3 Partiti politici	8
2.4 Organizzazioni mantello	9
2.5 Organizzazioni	9
3. Pareri su singole modifiche della legge	11
3.1 Campo d'applicazione	11
3.1.1 Imprese	11
3.1.2 Lavoratori.....	11
3.2 Durata del lavoro e del riposo	14
3.2.1 Turno di servizio	16
3.2.2 Pause	16
3.2.3 Turno di riposo	17
3.2.4 Giorni di riposo.....	19
3.2.5 Piani di servizio e ripartizione del servizio.....	19
3.3 Vacanze	19
3.4 Protezione speciale	20
3.4.1 Giovani	20



N. registrazione/dossier

3.5	Legge sul lavoro (LL)	20
4.	Allegato: Elenco degli interpellati	21



N. registrazione/dossier

1. Contesto

1.1. Motivo della revisione parziale

Sottostanno alla legge sulla durata del lavoro (LDL; RS 822.21) i lavoratori di FFS e di tutte le imprese del trasporto pubblico concessionarie. La LDL garantisce la sicurezza dell'esercizio e flessibilità nell'organizzazione del lavoro, tutelando contemporaneamente i lavoratori.

Emanata l'8 ottobre 1971, questa legge non risponde più alle mutate esigenze; sia le imprese di trasporto sia i lavoratori riconoscono il bisogno di adeguare diversi suoi punti. Alcune sue parti devono pertanto essere riviste.

Con la presente revisione parziale la LDL viene adeguata alle nuove condizioni socioeconomiche, il che è possibile, tuttavia, solo con qualche compromesso: ciò significa, ad esempio, che l'aumento della sicurezza non deve andare a scapito delle condizioni di lavoro del personale e che, d'altra parte, si devono evitare regole troppo severe che rendono più difficili le condizioni quadro per le imprese. Nel loro complesso la LDL e gli atti esecutivi devono formare un quadro normativo coerente, aggiornato e moderno per il trasporto pubblico.

Il Consiglio federale ha affidato la revisione parziale della LDL all'Ufficio federale dei trasporti. Quest'ultimo ha preparato il presente progetto di modifica della legge insieme alla Commissione federale per la legge sulla durata del lavoro, una commissione extraparlamentare permanente composta da rappresentanti delle imprese e dei lavoratori. Questo modo di procedere permette di elaborare norme corrette sul piano giuridico, aggiornate e moderne, che possano essere approvate sia dalle imprese sia dai lavoratori interessati.

1.2. Svolgimento della consultazione

Il Consiglio federale ha avviato la consultazione il 22 gennaio 2014. Gli interessati hanno potuto esprimere il proprio parere sul progetto di modifica sino al 1° maggio 2014. Il presente rapporto prende in considerazione tutti i pareri pervenuti all'Ufficio federale dei trasporti entro il 15 maggio 2014.

Sono stati invitati a partecipare alla consultazione 97 organismi: hanno risposto 25 Cantoni, 4 partiti politici, 7 organizzazioni mantello nazionali e 12 altre organizzazioni. Altri 27 interessati hanno inviato un parere spontaneo. In totale, quindi, sono pervenuti 75 pareri.



N. registrazione/dossier

	Totale interpellati	Pareri pervenuti	Rinuncia a entrare nel merito della modifica (tra i pareri perve- nuti)
Cantoni/Conferenze cantonali	30	26 (25 Cantoni e 1 Conferenza cantonale)	2
Partiti politici	12	4	
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	1	
Associazioni economiche	13	6	
Organizzazioni	39	12	2
Totale	97	49	4
Pareri spontanei		27	

L'elenco completo degli organismi interpellati e dei pareri pervenuti figura nell'allegato 1.



2. Valutazione dei pareri

2.1 Sintesi

Nessuno dei partecipanti alla consultazione contesta la necessità di una revisione parziale della LDL. Le opinioni dei datori di lavoro e dei lavoratori divergono tuttavia di molto riguardo alle disposizioni da modificare e al tenore delle modifiche. La discussione verte sui seguenti quattro temi:

- attività rilevanti per la sicurezza affidate a ditte esterne;
- esclusione dei giovani dalla LDL;
- disciplinamento delle pause;
- turno di riposo dopo perturbazioni dell'esercizio.

Ditte esterne

La nuova disposizione secondo cui debbano sottostare alla LDL anche le ditte esterne incaricate di attività rilevanti per la sicurezza in ambito ferroviario è controversa. La maggior parte dei Cantoni che si sono espressi al riguardo accoglie con favore questa novità. PS, USS e SEV apprezzano il fatto che in tal modo si introducano criteri chiari nella legge. I lavoratori che svolgono lo stesso tipo di attività rilevanti per la sicurezza nell'ambito dei trasporti pubblici devono poter godere della stessa tutela. Chiedono che norme collettive come il CCL per le costruzioni ferroviarie continuino a valere anche qualora entrasse in vigore la nuova disposizione, fintanto che offrano migliori condizioni per il personale.

Le associazioni dei datori di lavoro sono contrari a questa proposta. Secondo SAV, USC, USAM, economiesuisse, VSBTU e VSG essa non sarebbe realizzabile nella pratica perché a seconda dell'incarico i lavoratori di ditte esterne svolgono sia attività rilevanti per la sicurezza sia semplici attività edili, quindi a seconda della funzione si dovrebbe applicare una legge diversa per la stessa persona: uno status giuridico tanto mutevole impedirebbe una pianificazione efficiente del personale e comporterebbe ulteriori oneri amministrativi. Una simile situazione sarebbe inaccettabile sia per le aziende sia per i collaboratori. Le modifiche alla LDL, inoltre, renderebbero prive di senso alcune disposizioni del CCL per le costruzioni ferroviarie e minaccerebbero l'esistenza stessa di questo istituto.

Giovani

La maggior parte dei Cantoni è favorevole alla proposta di non fare più rientrare i giovani lavoratori di età inferiore ai 18 anni nel campo di applicazione della LDL bensì in quello della legge sul lavoro (LL): ciò garantirebbe pari trattamento a tutti i giovani che svolgono attività identiche o simili e permetterebbe



N. registrazione/dossier

be di identificare chiaramente l'autorità esecutiva competente. Secondo l'Unione sindacale svizzera sarebbe sensato concertare insieme all'associazione per la formazione, login, una sorta di contratto collettivo che precisi alcune questioni di dettaglio della formazione. Anche PS, ssp e SEV sostengono in linea di massima la proposta ma sollevano qualche dubbio in merito a vari punti.

IGöV, RAILplus, SOB e Zugerberg Bahn non cambierebbero nulla. SOB segnala problemi nell'applicazione pratica: sarebbe, infatti, molto complicato preparare i piani di servizio per un team di costruttori di binari cui appartengono anche giovani lavoratori e l'assoggettamento dei lavoratori a due leggi differenti aumenterebbe, da una parte, l'onere amministrativo mentre ridurrebbe, dall'altra, la sicurezza giuridica per il personale. Diminuirebbe così l'interesse delle imprese a formare apprendisti.

Pause

Con la revisione parziale della LDL si intende aggiornare anche il disciplinamento delle pause. Il Cantone di Berna e di Turgovia, VBZ, Autopostale Svizzera, Bus CH, LLB, Schneider Busbetriebe, Brienz Rothorn Bahn, Bus Ostschweiz, RAILplus e Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland criticano il fatto di voler fissare nella LDL regole troppo dettagliate, che restringono molto e inutilmente il campo d'azione di imprese, committenti e personale e andrebbero invece, a loro avviso, definite nell'ordinanza. Anche PS, USS, SEV e transfair ritengono che i supplementi di tempo accordati per le pause debbano essere disciplinati nell'ordinanza. Verrebbero così garantite soluzioni accettabili per tutte le parti.

USAM e ASTAG sono contrari alle differenze che verrebbero introdotte con la revisione parziale della legge: alcune proposte in materia di pause e riduzione dei turni di riposo diurni, infatti, sarebbero meno severe rispetto a quelle previste nell'ordinanza sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore, quindi gli autisti del trasporto concessionario verrebbero trattati diversamente rispetto a quelli del trasporto non concessionario.

Turno di riposo dopo perturbazioni dell'esercizio

L'articolo 8 capoverso 2 della LDL stabilisce che in circostanze particolari il turno di riposo può essere ridotto a nove ore; ad oggi un'ulteriore riduzione è prevista, in caso di perturbazioni dell'esercizio, solo nell'ordinanza, mentre manca una disposizione corrispondente nella legge. L'UFT e i lavoratori non ritengono necessario permettere un turno di riposo inferiore a nove ore nemmeno dopo perturbazioni dell'esercizio.

UTP, Funivie Svizzere, RAILplus, VBZ, FFS, BLS, BLT, SOB, Appenzeller Bahnen, Ägerisee Schifffahrt, Zugerberg Bahn e Zugersee Schifffahrt chiedono di mantenere il relativo capoverso dell'ordinanza o di introdurre la disposizione corrispondente nella legge, e lo stesso chiedono i Cantoni di Neuchâtel, del Giura e di Zurigo: diversamente, infatti, in situazioni eccezionali non sarebbe più possibile garantire un servizio di trasporto pubblico con la qualità necessaria. Considerata la crescente complessità del trasporto pubblico si deve mantenere la flessibilità avuta finora.



N. registrazione/dossier

Secondo transfair e IGöV in nessun caso il turno di riposo deve essere inferiore alle nove ore; se, invece, questa modifica dovesse essere introdotta nella legge, SSP e SEV chiedono che nell'ordinanza venga stabilita una durata minima fissa, oltre la quale non sia ammesso scendere.

2.2 Cantoni

Sostanzialmente nessun Cantone è contrario alla modifica della LDL: negli ultimi anni il trasporto pubblico è cresciuto enormemente e le condizioni per le imprese di trasporto e per i lavoratori hanno subito continui cambiamenti, pertanto la legge deve tenerne conto. Diversi Cantoni giudicano il progetto di revisione parziale un compromesso equilibrato tra le esigenze delle imprese e quelle dei lavoratori.

Il Cantone di San Gallo è chiaramente a favore della proposta di fare rientrare i giovani lavoratori nel campo di applicazione della legge sul lavoro (LL) perché ciò permetterebbe di fare definitivamente chiarezza in merito alle autorità responsabili dell'esecuzione e garantirebbe un uguale trattamento dei giovani impiegati in attività tra loro simili.

Il Cantone di Turgovia critica il fatto che con la LDL continuano a valere regole diverse per gli impiegati del settore del trasporto pubblico rispetto a quelle valide per i lavoratori dei restanti settori economici e vorrebbe che anche i primi venissero assoggettati alla LL.

Il Cantone di Zugo condivide le modifiche proposte ma ritiene che la flessibilità non sia ancora sufficiente. Anche il Cantone di Neuchâtel sottolinea l'estrema importanza di regole flessibili perché permettono alle piccole e medie imprese di rimanere competitive.

Il Cantone di Berna appoggia le proposte ma richiama l'attenzione su diversi punti controversi dell'ordinanza ancora da chiarire. Osserva, inoltre, che la flessibilità e le formulazioni talvolta generiche della legge danno alle parti sociali il giusto margine di manovra per trovare le soluzioni più adeguate.

Il Cantone di Nidvaldo non ha presentato alcun parere perché non ritiene di avere le competenze necessarie per esprimersi sul disciplinamento di tali questioni tecniche. Il Cantone di Glarona, dal canto suo, ricorda che l'autorità competente per l'esecuzione della LDL è l'Ufficio federale dei trasporti e limita pertanto il proprio parere alla delimitazione dalla LL.

2.3 Partiti politici

Tre partiti su quattro condividono il progetto di modifica della LDL. Secondo l'UDC il progetto adegua la legge agli sviluppi socioeconomici degli ultimi 40 anni ed è equilibrato perché tiene conto sia degli interessi dei datori di lavoro sia di quelli dei lavoratori.

Il PS approva sostanzialmente il progetto, accogliendo con particolare favore le modifiche relative alla tutela dei giovani lavoratori, che a suo avviso deve prevalere sugli interessi delle imprese, e insiste sulla necessità di coinvolgere ampiamente i sindacati di riferimento anche nella stesura dell'ordinanza.



N. registrazione/dossier

Anche il PPD appoggia le proposte di modifica, ritenendole un buon compromesso che gioverà alle imprese del trasporto pubblico e che sa tener conto delle nuove esigenze dell'economia e dei lavoratori in una società mutata.

Il PLR non è, invece, soddisfatto del progetto di modifica; avrebbe infatti auspicato che il Consiglio federale equiparasse le imprese del trasporto pubblico a quelle degli altri settori economici. Ne condive, tuttavia, l'indirizzo di fondo, dal momento che viene ristretto il campo di applicazione della legge e vengono rese più flessibili alcune disposizioni relative alla durata massima del lavoro, alle pause e al periodo di riposo, adeguandole alle condizioni attuali.

2.4 Organizzazioni mantello

La maggior parte dei membri dell'Unione delle città svizzere approva il progetto, così come l'Unione sindacale svizzera (USS), che sottolinea come finalmente anche nella legge venga fatta chiarezza in merito alle ditte esterne e che condivide l'esclusione dei giovani dal campo di applicazione della LDL.

Diverse associazioni economiche sono contrarie alla revisione. La Società Svizzera degli Impresari-Costruttori critica in particolare l'estensione del campo di applicazione della LDL ai lavoratori di aziende esterne che svolgono attività rilevanti per la sicurezza in ambito ferroviario, in quanto ciò impedirebbe una pianificazione sensata del personale.

La stessa critica viene mossa dall'Unione svizzera degli imprenditori, la quale teme che la coesistenza con il CCL per le costruzioni ferroviarie già in vigore possa mettere a rischio la certezza giuridica. Essa critica, inoltre, l'eccessivo onere amministrativo legato al cambiamento e i relativi costi.

Simile è la posizione dell'Unione svizzera delle arti e mestieri, secondo cui la revisione produrrebbe incertezza giuridica, poca chiarezza e condizioni sfavorevoli per gli operatori privati.

Secondo l'economie suisse è fuori discussione che la LDL debba essere rivista, perché il potenziale di creazione di valore del settore del trasporto merci su rotaia è limitato e serve pertanto maggiore flessibilità: purtroppo, però, la revisione in oggetto manca questo obiettivo.

Anche l'Associazione delle imprese della tecnica ferroviaria (VSBTU) respinge la revisione. La sua applicazione, infatti, avrebbe un grosso impatto sulle imprese che appartengono alla VSBTU e su altre imprese di costruzione di binari. Rifiuta fermamente l'assoggettamento dei loro lavoratori alla LDL.

2.5 Organizzazioni

UTP, Funivie Svizzere, USS, SSP, RAILplus e transfair sono a favore della revisione. UTP e Funivie Svizzere osservano, tuttavia, che le modifiche proposte comporteranno per le imprese interessate notevoli modifiche alle procedure interne dell'esercizio e richiederanno pertanto tempi sufficienti (almeno un intero periodo d'orario). L'USS accoglie con favore il fatto che la revisione faccia finalmente chiarezza in merito alle imprese esterne e che l'ordinanza sia flessibile in materia di pause, perché ciò



N. registrazione/dossier

facilita l'adeguamento ai cambiamenti nel mondo del lavoro. Il SEV condivide l'assoggettamento alla LDL del personale di imprese esterne incaricato di attività rilevanti per la sicurezza. transfair considera il progetto un pacchetto equilibrato, concordato tra diversi attori, e si aspetta pertanto che non venga modificato unilateralmente, non essendo ulteriori richieste né opportune né necessarie.

Numerose imprese del trasporto pubblico hanno presentato il proprio parere sulla revisione e sono fondamentalmente a favore delle modifiche proposte. Molte osservano – alla stregua dell'UTP – che il progetto comporterà degli adeguamenti delle procedure dell'esercizio che, a loro volta, richiederanno tempi di attuazione adeguati. FFS richiama inoltre l'attenzione sul fatto che l'attuale testo della modifica della LDL comprometterebbe pesantemente l'ordine e l'affidabilità del traffico ferroviario in caso di perturbazioni dell'esercizio.

ASTAG considera in linea di massima necessarie certe modifiche proposte. Condivide l'esclusione dal campo di applicazione della LDL delle imprese che effettuano corse regolari e a titolo professionale su incarico della Posta svizzera ma ritiene che ciò debba valere anche per gli autisti del trasporto concessionario. L'ASTAG chiede quindi parità di trattamento per motivi di sicurezza del trasporto, tutela dei lavoratori ed equità delle condizioni di concorrenza.

railCare, impresa operante nel trasporto merci, condivide la maggiore flessibilità introdotta dalla revisione. Vede con favore anche la maggiore chiarezza con cui i lavoratori di ditte esterne vengono assoggettati alla LDL perché ciò semplificherebbe le procedure amministrative, anche se i costi tendenzialmente aumenterebbero. È critico circa la minore severità delle OLR, che penalizzerebbe la competitività della rotaia. Anche l'Associazione degli operatori del settore ferroviario (VAP) lamenta la rinuncia a una maggiore flessibilità. L'assoggettamento alla LDL delle aziende esterne è vista con favore, da una parte, per motivi di uniformità e semplificazione, ma, dall'altra, non si comprende perché questa legge debba riguardare anche personale impiegato attraverso contratti di appalto nei cantieri di imprese ferroviarie.

Verband Schweizerischer Sicherheitsdienstleistungs-Unternehmen (VSSU) si dichiara chiaramente contraria alla revisione perché, se i dipendenti che eseguono incarichi per conto delle imprese del trasporto pubblico venissero assoggettati alla LDL invece che alla LL, potrebbero derivarne costi supplementari ingenti e anche serie difficoltà nell'attuazione pratica. Parere altrettanto negativo quello espresso da Vereinigung Schweizerischer Gleisbauunternehmer (VSG).



3. Pareri su singole modifiche della legge

3.1 Campo d'applicazione

3.1.1 Imprese

Art. 1 cpv. 1 Campo d'applicazione

Nessuno dei partecipanti alla consultazione critica la modifica del campo di applicazione della legge. Il Cantone di Uri e il Cantone di Obvaldo fanno notare che, secondo la revisione, sottostanno alla LDL solo le imprese titolari di una concessione rilasciata dalla Confederazione e sono pertanto esclusi gli impianti a fune con una capacità inferiore a otto persone o le sciovie, le cui imprese e il cui personale sono assoggettati alla LL. Entrambi i Cantoni propongono di assoggettare alla LDL tutte le imprese soggette all'obbligo di concessione, indipendentemente quindi dal tipo di concessione (federale o cantonale), così da aumentare la certezza giuridica e semplificare l'applicazione della legge.

3.1.2 Lavoratori

Art. 2 cpv. 1 Convenzioni internazionali

Secondo FFS e BLS le convenzioni internazionali nell'ambito della LDL dovrebbero fare chiarezza circa le norme da applicare per il trasporto transfrontaliero e non è quindi ammissibile che dopo l'entrata in vigore di simili accordi valgano ancora contemporaneamente sia la LDL sia la normativa estera. Se così fosse, una convenzione internazionale non avrebbe alcun senso. Le due imprese propongono pertanto la seguente modifica:

La presente legge è applicabile ai lavoratori occupati da un'impresa di cui all'articolo 1 e tenuti a prestare un servizio esclusivamente personale. È parimenti applicabile ai lavoratori che svolgono la loro attività all'estero; restano riservate le convenzioni internazionali o le disposizioni estere più severe. Prevalgono le convenzioni internazionali.

Art. 2 cpv. 3 Ditte esterne

Divergono le posizioni in merito alla proposta di assoggettare alla LDL anche le ditte esterne che eseguono lavori rilevanti per la sicurezza in ambito ferroviario: mentre le associazioni dei lavoratori sono a favore, quelle dei datori di lavoro si oppongono con forza.

La maggior parte dei Cantoni che si sono espressi in merito condividono la modifica. Il Cantone di Lucerna auspica la stessa parità anche per le singole persone: si eviterebbe così il pericolo di assog-



N. registrazione/dossier

gettare una stessa persona impiegata in differenti attività una volta alla LDL e una volta alla LL. La legge dovrebbe pertanto essere integrata come segue:

Art. 2 cpv. 3: È applicabile ai lavoratori di terzi a condizione che svolgano esclusivamente attività rilevanti per la sicurezza nel settore ferroviario.

Per lo stesso motivo i Cantoni di Obvaldo e di Uri chiedono di definire nell'ordinanza criteri di delimitazione e interfacce rispettivamente dalla e con la LL.

Il Cantone dei Grigioni vede una possibile contraddizione nell'applicazione della LDL, che probabilmente si potrebbe risolvere distinguendo tra lavoratori temporanei e terzi.

Il Cantone di Glarona è contrario all'estensione del campo di applicazione della LDL alle aziende esterne e mette in guardia da ripercussioni negative sia per gli organi esecutivi cantonali sia per le imprese stesse.

PS, USS e SEV accolgono con favore i criteri chiari fissati nella legge: i lavoratori che svolgono attività simili rilevanti per la sicurezza nell'ambito del trasporto pubblico devono godere della stessa tutela. Chiedono, inoltre, che norme collettive come il CCL per le costruzioni ferroviarie continuino a valere anche qualora i lavoratori venissero assoggettati alla LDL, fintanto che offrano migliori condizioni per il personale.

Secondo transfair sarebbe sensato assoggettare le aziende esterne completamente alla LDL; accetta tuttavia l'attuale progetto, che è frutto di un consenso.

IGöV giudica importante la modifica in questione ma critica la limitazione all'ambito ferroviario: questo articolo dovrebbe applicarsi a tutti i lavoratori di aziende esterne che svolgono attività rilevanti per la sicurezza nel settore del trasporto pubblico, quindi ad esempio anche a quelli di imprese di impianti a fune.

Le associazioni dei datori di lavoro si oppongono chiaramente alla nuova disposizione. Secondo SAV, USC, USAM, economiesuisse, VSBTU e VSG non sarebbe realizzabile nella pratica. A seconda dell'incarico, infatti, i lavoratori di ditte esterne svolgono sia attività rilevanti per la sicurezza sia semplici attività edili, il che significa che a seconda della funzione si applicherebbe una base legale diversa per la stessa persona. Uno status giuridico tanto mutevole impedirebbe una pianificazione efficiente del personale e comporterebbe ulteriori oneri amministrativi. Una simile situazione sarebbe del tutto inaccettabile sia per le aziende sia per i collaboratori. Le modifiche alla LDL, inoltre, renderebbero prive di senso alcune disposizioni del CCL per le costruzioni ferroviarie e minaccerebbero l'esistenza stessa di questo istituto.

L'Associazione imprese svizzere servizi di sicurezza ritiene che non vi sia motivo di assoggettare i lavoratori di questo settore alla LDL in quanto essi svolgono attività differenti da quelle del settore dei trasporti pubblici. Se venissero assoggettati alle severe norme della LDL le imprese di servizi di sicurezza rischierebbero costi molto più elevati.

L'Associazione degli operatori del settore ferroviario (VAP) condivide, da una parte, la nuova disposizione per motivi di uniformità e semplicità, ma, dall'altra, non comprende perché nel settore edile il personale che lavora nei cantieri sulla base di contratti di appalto dovrebbe sottostare alla LDL diver-



N. registrazione/dossier

samente da quello impiegato con contratti di messa a disposizione di personale. L'associazione auspica pertanto un chiarimento su questo punto.

SOB ritiene sostanzialmente problematico il fatto che certi lavoratori di ditte edili esterne vengano assoggettati alla LDL o alla LL a seconda dell'attività che svolgono. Bisognerebbe precisare nell'ordinanza quali lavori rientrano tra le «attività rilevanti per la sicurezza». Una simile situazione potrebbe risultare particolarmente onerosa per le ditte fornitrici, che di conseguenza potrebbero alzare i prezzi.

Dello stesso avviso è Chemins de fer du Jura, che mette in guardia da procedure amministrative più complesse per le ditte esterne, che si ripercuoterebbero a loro volta sui prezzi.

Art. 2 cpv. 4 Personale dei servizi amministrativi

Poche sono le critiche mosse all'assoggettamento alla LL, e non più alla LDL, del personale dei servizi amministrativi con un contratto di diritto privato. Il Cantone di Lucerna osserva che in tal modo all'interno della stessa impresa dovrà essere applicata un'ulteriore legge e quindi la vigilanza che il datore di lavoro è tenuto ad esercitare diventerà più complessa. Questa opinione è condivisa dal Cantone di Obvaldo.

Secondo il Cantone dei Grigioni questa disposizione porterà a nuovi problemi: il personale amministrativo delle piccole ferrovie di montagna, ad esempio, svolge di tanto in tanto anche attività disciplinate dalla LDL e ciò rende praticamente impossibile un'applicazione ragionevole delle prescrizioni sulla durata del lavoro di entrambe le leggi.

Alcuni membri dell'Unione delle città svizzere lamentano il fatto che gli impiegati amministrativi perderebbero il diritto all'ulteriore settimana di ferie che la legge riconosce loro a partire dal sessantesimo anno di età; questa misura si opporrebbe, del resto, agli sforzi volti a prolungare la vita lavorativa.

Anche PS e USS mettono in guardia da questo pericolo. I lavoratori che hanno orari di lavoro irregolari o lavorano a turni devono poter godere anche in futuro di questa settimana di ferie supplementare. L'espressione «lavoratori dei servizi amministrativi» dovrebbe pertanto essere sostituita da una formulazione che precisi che si tratta esclusivamente di attività amministrative con orari di lavoro diurni e regolari.

Il SEV teme problemi di definizione: parte dal presupposto che la disposizione riguardi il mero lavoro amministrativo d'ufficio e che pertanto i lavoratori con orari di lavoro irregolari o che lavorano a turni non devono essere fatti rientrare nel personale amministrativo.

Appenzeller Bahnen auspicano un'integrazione della legge che tenga conto del fatto che nelle imprese di trasporto di piccole e medie dimensioni gli impiegati amministrativi svolgono talvolta, in singole giornate, attività che esulano dal loro ambito. In tali casi dovrebbe essere applicata la LDL. Chiedono pertanto la seguente modifica:

Art. 2 cpv. 4: ... del 13 marzo 1964 sul lavoro. Se in singole giornate i lavoratori dei servizi amministrativi vengono impiegati in ambiti rilevanti per la sicurezza [oppure: «nel servizio dell'esercizio», fintanto che questa espressione rimane nella OLDL], in tali giornate essi sottostanno alle disposizioni sulla durata del lavoro e del riposo della legge del 13 marzo 1964 sul lavoro.



N. registrazione/dossier

Art. 2 cpv. 6 Giovani

La maggior parte dei Cantoni è favorevole alla proposta di non fare più rientrare i giovani lavoratori di età inferiore ai 18 anni nel campo di applicazione della LDL bensì in quello della LL. Ciò garantirebbe, infatti, pari trattamento a tutti i giovani che svolgono attività identiche o simili e verrebbero eliminate le incertezze in merito all'autorità esecutiva competente.

Il Cantone di Zurigo si chiede se sia davvero meglio affidare solo alla SECO, piuttosto che anche all'UFT, la sorveglianza sulla tutela dei giovani lavoratori; ritiene comunque prioritario garantire questa tutela. Simile la posizione di SSP.

Secondo il Cantone dei Grigioni questa nuova disposizione non risolverà il problema dello scontro di due mondi del lavoro tra loro differenti: le differenti disposizioni della LL e della LDL in materia di durata del lavoro non faciliteranno l'impiego di giovani lavoratori.

PS, USS e SEV sono a favore della nuova disposizione. Secondo USS i dettagli ancora da definire potrebbero essere disciplinati in una sorta di contratto collettivo per la formazione con l'associazione per la formazione, login. Qualche dubbio viene sollevato da SEV, che non ritiene del tutto una sfortuna per gli apprendisti rimanere assoggettati alla LDL.

IGöV preferirebbe che i giovani lavoratori di età inferiore ai 18 anni continuassero a sottostare alla LDL. Ritiene che in questo punto il progetto di modifica sia incoerente, dal momento che anche per questa categoria di lavoratori dovrebbero valere le stesse norme per la sicurezza previste nel settore per i lavoratori maggiorenni.

Secondo RAILplus la tutela dei lavoratori minori di 18 anni è in contraddizione con il comportamento di questi giovani durante il loro tempo libero. I giovani impiegati nel settore del trasporto pubblico dovrebbero rendersi conto che per imparare la professione è necessario lavorare anche durante le ore notturne. Il gruppo riterrebbe sensato assoggettare alla LDL tutti i lavoratori che svolgono attività rilevanti per la sicurezza.

SOB e Zugerberg Bahn sollevano problemi di natura pratica: sarebbe difficile preparare i piani di servizio per un team di costruttori di binari composto anche da giovani e il lavoro amministrativo sarebbe tale da indurre molte imprese a rinunciare alla formazione di apprendisti. Secondo SOB, un'ordinanza del Consiglio federale dovrebbe tener conto della particolare situazione degli apprendisti nell'ambito del trasporto pubblico. Zugerberg Bahn rinunciarebbe completamente alla nuova disposizione.

3.2 Durata del lavoro e del riposo

Art. 4 Durata del lavoro

Il Cantone di Neuchâtel comprende la necessità di fissare con esattezza la durata del lavoro per tutelare i dipendenti ma, al contempo, ritiene importante che la legge rimanga abbastanza flessibile da permettere alle imprese un'organizzazione efficiente del lavoro. Auspica, quindi, che entrambi i punti vengano disciplinati in un'ordinanza.



N. registrazione/dossier

Alcuni membri dell'Unione delle città svizzere pensano che le nuove norme sui supplementi di tempo e le pause potranno far crescere di molto i costi.

La LDL prevede una durata massima del lavoro minore rispetto alla LL. Secondo Appenzeller Bahnen ciò si giustifica soprattutto per le attività rilevanti per la sicurezza, mentre ritiene che dovrebbe essere possibile aumentare la durata massima del lavoro per lo svolgimento di certe attività non rilevanti per la sicurezza, ad esempio la compilazione di un rapporto. Chiedono pertanto la seguente modifica del capoverso in questione:

Art. 4 cpv. 4: «... la durata massima del lavoro di cui al capoverso 3 può essere prolungata del tempo necessario a svolgere attività non rilevanti per la sicurezza al termine del servizio in un ambito rilevante per la sicurezza nonché del tempo di viaggio ...»

RAILplus appoggia questa richiesta e non ritiene attuale né rilevante ai fini della sicurezza includere i supplementi di tempo nel computo della durata massima del lavoro. Ritiene insoddisfacente anche la disposizione della OLDL secondo cui la durata massima del lavoro può essere prolungata di non oltre 40 minuti di tempo di viaggio, dal momento che per le ferrovie di montagna questo sarebbe un tempo troppo breve. Chiede pertanto la seguente modifica:

Art. 6 cpv. 5 OLDL: La durata massima del lavoro secondo l'articolo 4 capoverso 3 LDL può, in casi eccezionali e se il servizio lo esige, essere prolungata del tempo di viaggio senza prestazione lavorativa, ma al massimo di 90 minuti.

Art. 5 Durata massima del lavoro

RAILplus ritiene che nella maggior parte dei casi sia impossibile compensare il tempo di lavoro eccedente dovuto a perturbazioni dell'esercizio nei tre giorni immediatamente successivi o che ciò comporti costi sproporzionati. Chiede quindi di adeguare l'articolo come segue:

Art. 5: Se, per motivi imperativi come casi di forza maggiore o perturbazioni dell'esercizio, la durata massima del lavoro stabilita nell'articolo 4 capoverso 3 dev'essere superata di più di 10 minuti, la durata del lavoro eccedente 10, rispettivamente 63 ore dev'essere interamente compensata con tempo libero della stessa durata, nei 6 giorni di lavoro successivi.

Appenzeller Bahnen chiede di non indicare il numero di ore corrispondenti alla durata massima del lavoro e di limitarsi a un riferimento generico alla durata massima di lavoro prevista, perché in virtù dell'articolo 4 capoversi 3 e 4 quest'ultima può essere prolungata di oltre dieci ore:

Art. 5 cpv. 3: «... la durata massima del lavoro stabilita nell'articolo 4 capoversi 3 e 4 dev'essere superata di più di 10 minuti, la durata del lavoro eccedente la durata massima giornaliera prevista, rispettivamente la durata media massima prevista per sette giorni lavorativi consecutivi dev'essere interamente compensata con tempo libero della stessa durata...»



N. registrazione/dossier

3.2.1 Turno di servizio

Art. 6 Turno di servizio

Il Cantone di Zugo e ZVB chiedono di rivedere nuovamente l'articolo. Le aziende cittadine e del trasporto locale e suburbano eseguono la ripartizione del servizio sulla base della carta degli agglomerati. Per le linee della propria rete ZVB deve pertanto pianificare considerando tempi differenti dei turni di servizio perché diverse linee sono soggette a regolamentazioni differenti. Se si vuole che le imprese di trasporto concessionarie riducano i costi di produzione, la ripartizione del servizio deve poter essere fatta in modo uniforme. Dal punto di vista del personale viaggiante, inoltre, non si capisce perché nella stessa impresa debbano valere norme diverse per lo svolgimento delle stesse attività. ZVB chiede inoltre di non calcolare la durata media del turno di servizio e di aumentare la durata di quest'ultimo.

USAM, FHM e Bus Ostschweiz ritengono che il nuovo testo dell'articolo rappresenti un sostanziale peggioramento della situazione attuale e avrà ripercussioni negative sulla futura definizione dei piani di servizio, ossia sulla pianificazione del personale viaggiante. Finora non c'erano «delimitazioni» temporali mentre ora si prevede la possibilità di prolungare la durata del turno di servizio solo una volta e tra due giorni di congedo. Il capoverso 2, dal canto suo, prevede una riduzione dagli attuali tre a due giorni successivi.

tpg auspica nella legge disposizioni più precise su come conciliare le assenze non retribuite, la compensazione delle ore straordinarie, il lavoro a tempo parziale o il lavoro notturno con i 63 giorni di riposo.

3.2.2 Pause

Il Cantone di Zurigo definisce le proposte adeguate al livello dell'atto normativo ma chiede di prestare attenzione che al momento dell'attuazione nell'ordinanza la flessibilità non generi un aumento dei costi. Accoglie con favore il capoverso 5 perché faciliterà le imprese nella pianificazione dei turni di servizio; nella legge, tuttavia, dovrebbe essere fissato solo il principio di base mentre i dettagli andrebbero definiti nell'ordinanza.

Simili sono le posizioni dei Cantoni di Berna e di Turgovia, VBZ, Autopostale Svizzera, Bus CH, LLB, Schneider Busbetriebe, Brienz Rothorn Bahn, Bus Ostschweiz, RAILplus e Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland, che si oppongono all'introduzione nella LDL del capoverso 5 in quanto i dettagli relativi alle pause e alle interruzioni del lavoro dovrebbero essere regolati nell'ordinanza: diversamente il campo d'azione di imprese, committenti e personale verrebbe inutilmente ristretto di molto.

Il Cantone di Zugo propone di integrare il capoverso 5 portando a 5,5 ore la durata del lavoro senza interruzioni, a condizione che il tempo di guida non superi le 4,5 ore.

Secondo il Cantone di Sciaffusa non ha alcun senso limitare la durata massima dell'interruzione del lavoro retribuita a 29 minuti per i turni di servizio che non superano le 9 ore: il datore di lavoro dovrebbe



N. registrazione/dossier

be essere libero di accordare al lavoratore anche interruzioni retribuite più lunghe. Chiede quindi la seguente modifica:

Art. 7 cpv. 4: Stralciare l'integrazione «fino a un massimo di 29 minuti».

A tutela della salute del lavoratore il Cantone di Basilea Campagna vorrebbe che la legge fissasse una durata minima delle pause; diversamente le imprese avrebbero troppo margine di manovra nella pianificazione del personale.

PS, USS, SEV e transfair trovano ragionevole la proposta di disciplinare nell'ordinanza i supplementi di tempo accordati per le pause perché ciò garantirebbe soluzioni adatte a tutte le parti in gioco.

USAM e ASTAG si oppongono alle differenze che il nuovo articolo introdurrebbe nella LDL: alcune prescrizioni in materia di pause e riduzione dei turni di riposo diurni, infatti, sono meno severe rispetto a quelle previste nell'ordinanza sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore e ciò creerebbe regole diverse per gli autisti del trasporto concessionario e quelli del trasporto non concessionario.

RAILplus vorrebbe che la durata minima della pause venisse fissata a 30 minuti e che si cancellasse pertanto la formulazione «di norma [...] almeno un'ora». Ritiene inoltre che il nuovo capoverso 3 dell'articolo 7 si discosti troppo dalla formulazione altrimenti utilizzata nella LDL. La OLDL dovrebbe considerare maggiormente le abitudini moderne dei lavoratori e potrebbe almeno escludere completamente le pause al di fuori del luogo di servizio per i lavoratori del servizio costruzioni.

tpg auspica che la legge o almeno l'ordinanza precisino il significato di «luogo di servizio» e «al di fuori del luogo di servizio».

Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees e FHM giudicano inconsueto e poco sensato far decidere al Consiglio federale i dettagli relativi ai supplementi di tempo da accordare per le pause, trattandosi di aspetti specifici del settore, e auspicano una soluzione concordata con le parti sociali.

3.2.3 Turno di riposo

L'articolo 8 capoverso 2 della LDL stabilisce che in circostanze particolari il turno di riposo può essere ridotto a nove ore, mentre ad oggi un'ulteriore riduzione è prevista, in caso di perturbazioni dell'esercizio, solo nell'ordinanza. Manca una disposizione corrispondente nella legge. L'UFT e i lavoratori non ritengono necessario permettere un turno di riposo inferiore a nove ore nemmeno dopo perturbazioni dell'esercizio.

I Cantoni di Neuchâtel, del Giura e di Zurigo sono invece di avviso contrario, perché diversamente in situazioni eccezionali non sarebbe più possibile garantire un servizio di trasporto pubblico con la qualità necessaria. Considerata la crescente complessità del trasporto pubblico si deve mantenere la flessibilità avuta finora. I succitati Cantoni chiedono pertanto quanto segue:

Art. 8 cpv. 1 e cpv. 2: nessuna modifica al testo in vigore



N. registrazione/dossier

Art. 8 cpv. 2bis: L'ordinanza disciplina le condizioni in presenza delle quali nella propria o in un'altra impresa di trasporto è possibile, ove vi siano motivi imperativi quali forza maggiore o perturbazioni dell'esercizio, ridurre il turno di riposo oltre la durata minima prevista.

Anche UTP, Funivie Svizzere, RAILplus, VBZ, FFS, BLS, BLT, SOB, Appenzeller Bahnen, Ägerisee Schifffahrt, Zugerberg Bahn e Zugersee Schifffahrt chiedono di mantenere il relativo capoverso dell'ordinanza o di introdurre una disposizione corrispondente nella legge.

Se questa disposizione dovesse essere introdotta nella legge, SSP e SEV chiedono che nell'ordinanza venga stabilita una durata minima fissa, oltre la quale non sia ammesso scendere.

IGöV è a favore di questa regolamentazione severa del turno di riposo e si opporrà a qualsiasi eventuale tentativo di aggirarla con eccezioni disposte nell'ordinanza.

Il Cantone di Zugo, Bus Ostschweiz e ZVB plaudono alla migliore formulazione dei capoversi 1 e 2; propongono, inoltre, di eliminare il calcolo della durata media del turno di riposo, di non aumentare il numero dei turni di riposo ridotti e di semplificare ulteriormente la LDL.

USS accoglie con favore la regolamentazione più chiara per il calcolo della durata media e per la compensazione della riduzione dei turni di riposo.

Secondo transfair in nessun caso il turno di riposo deve essere inferiore alle nove ore: siccome esso comprende anche il tempo necessario a raggiungere il luogo di lavoro, se questo tempo fosse particolarmente elevato ne deriverebbe, in caso di ulteriori riduzioni del tempo di riposo, una drastica riduzione del tempo di riposo effettivo.

USAM e ASTAG mettono in guardia dalla situazione iniqua che si creerebbe con questa modifica: secondo la OLR 1, infatti, i conducenti professionali di veicoli a motore devono effettuare un nuovo periodo di riposo giornaliero entro 24 ore dalla fine del periodo di riposo giornaliero o settimanale precedente, e non si spiega quindi perché per un conducente del trasporto concessionario debbano valere regole tanto diverse rispetto al trasporto privato.

RAILplus è a favore della riduzione del turno di riposo a 9 ore una sola volta, purché essa sia possibile a ogni passaggio di turno e chiede pertanto l'abrogazione dell'articolo 12 capoverso 2 lettera a della OLDL.

Secondo Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees e FHM il nuovo testo dell'articolo avrà ripercussioni negative sulla futura definizione dei piani di servizio, ossia sulla pianificazione del personale viaggiante. Da una parte, l'attuale capoverso 1 non prevede «delimitazioni» temporali e, dall'altra, la formulazione del nuovo capoverso 2 non sarebbe chiara. Da una parte si vogliono fissare regole più precise, dall'altra si demanda la definizione delle modalità all'ordinanza. Chiede quindi quanto segue:

Art. 8 cpv. 1: nessuna modifica al testo in vigore.

Art. 8 cpv. 2: Ove si diano circostanze particolari, definibili mediante ordinanza, il turno di riposo può essere ridotto a 9 ore, ma nella media di tre giorni lavorativi consecutivi deve ammontare ad almeno 12 ore. L'ordinanza disciplina le modalità della compensazione.



N. registrazione/dossier

3.2.4 Giorni di riposo

Alcuni membri dell'Unione delle città svizzere criticano l'aggiunta di un giorno di riposo perché farà aumentare i costi per il personale a carico delle imprese di trasporto. La stessa opinione è condivisa da Bus Ostschweiz e RAILplus. RAILplus ritiene inoltre che il capoverso 4 debba essere riformulato come segue:

Art. 10 cpv. 4: il giorno di riposo dev'essere preceduto da un tempo di riposo che ammonta ad almeno 12 ore nella media di 42 giorni; quest'ultimo non dev'essere inferiore a 9 ore. Qualora siano concessi due giorni di riposo consecutivi, questa disposizione si applica soltanto al primo giorno di riposo. Qualora siano concessi tre o più giorni di riposo consecutivi, non viene concesso alcun tempo di riposo prima del giorno di riposo.

Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland non sono d'accordo con l'aumento dei giorni di riposo perché esso metterebbe il personale viaggiante in una posizione ancora più privilegiata rispetto al personale amministrativo.

BSG sottolinea il fatto che alcuni collaboratori lavorano volentieri la domenica e vorrebbero poter prendere il «riposo domenicale» durante la settimana. Chiede pertanto maggiore flessibilità in materia di riposo domenicale.

USS trova giusto portare il numero dei giorni di riposo a 63 includendo nella LDL anche il giorno della festa nazionale. Anche il PPD si è espresso a favore della nuova disposizione.

3.2.5 Piani di servizio e ripartizione del servizio

ZVB e Bus Ostschweiz fanno notare che il nuovo capoverso 3 si sovrappone in parte all'attuale articolo 20 (Obbligo d'informare). Né la LDL né la OLDL indicano un termine per la conservazione dei documenti in questione, il che potrebbe generare incertezze. ZVB chiede pertanto di rivedere il nuovo capoverso 3 e l'attuale capoverso 20.

3.3 Vacanze

USS trova coerente l'abrogazione del capoverso 3 in quanto il personale del servizio amministrativo non sarà più assoggettato alla LDL. Vale comunque quanto già detto in merito all'articolo 2 capoverso 4, ossia che per servizio amministrativo si intendono attività amministrative con orari di lavoro diurni e regolari; diversamente non avrebbe alcun senso abrogare questo capoverso.



N. registrazione/dossier

3.4 Protezione speciale

3.4.1 Giovani

Attualmente l'UFT è l'autorità preposta all'esecuzione delle disposizioni in materia di tutela dei giovani lavoratori del trasporto pubblico ma ora il Consiglio federale intende affidare tale compito alla SECO. Il Cantone di Neuchâtel, UTP, Funivie Svizzere, FFS, BLS, VBZ, Zugerberg Bahn, Ägerisee Schifffahrt e Zugersee Schifffahrt sono contrari perché a loro avviso ciò potrebbe creare problemi di natura pratica: ad esempio, nel caso di un team di costruttori di binari composto anche da giovani minori di 18 anni sarebbe necessario preparare due diversi piani di servizio e ciò potrebbe significare molto più lavoro per le imprese del trasporto pubblico e un forte indebolimento della certezza giuridica per il personale. La particolare tutela di cui i giovani lavoratori hanno bisogno potrebbe essere garantita anche applicando le relative disposizioni della LL contemporaneamente a quelle della LDL e ricorrendo, in caso di conflitto, a specifiche disposizioni dell'ordinanza. Chiedono pertanto quanto segue:

Art. 2 cpv. 6: nessun nuovo capoverso

Art. 16: nessuna modifica al testo in vigore

Art. 16 cpv. 2 (nuovo): Attraverso ordinanza del Consiglio federale sono prese in considerazione le particolarità della formazione nel settore del trasporto pubblico.

Secondo transfair è fondamentale che la tutela dei giovani lavoratori non venga indebolita, tuttavia condivide la proposta che essa venga disciplinata attraverso la LL e di eliminare quindi il relativo riferimento nella LDL.

3.5 Legge sul lavoro (LL)

Il Cantone dei Grigioni fa notare che la revisione della LDL comporterebbe indirettamente la modifica dell'articolo 2 capoverso 1 lettera b della LL, il quale prevede che la legge sul lavoro non si applichi, fatto salvo l'articolo 3a della stessa LL, alle aziende soggette alla legislazione federale sul lavoro nelle imprese di trasporti pubblici. Ora, con il nuovo articolo 2 capoverso 4 della LDL questa disposizione non avrebbe più una validità generale in quanto il personale amministrativo delle suddette aziende non sarebbe più assoggettato alla LDL. Anche in questo senso l'articolo 2 capoverso 4 della LDL sarebbe poco riuscito sul piano formale. Da una parte la LL non si applica alle aziende soggette alla LDL, ma la LDL, dall'altra, assoggetta il personale del servizio amministrativo di queste aziende alla LL.



N. registrazione/dossier

4. Allegato: Elenco degli interpellati

Abbreviazione	Mittente	Parere
1. Cantoni e Conferenze cantonali		
AG	Cantone di Argovia	sì
AR	Cantone di Appenzello Esterno	sì
AI	Cantone di Appenzello Interno	sì
BL	Cantone di Basilea Campagna	sì
BS	Cantone di Basilea Città	sì
BE	Cantone di Berna	sì
GE	Cantone di Ginevra	sì
GL	Cantone di Glarona	sì
GR	Cantone dei Grigioni	sì
FR	Cantone di Friburgo	sì
JU	Cantone del Giura	sì
LU	Cantone di Lucerna	sì
NE	Cantone di Neuchâtel	sì
NW	Cantone di Nidvaldo	sì
OW	Cantone di Obvaldo	sì
SH	Cantone di Sciaffusa	sì
SZ	Cantone di Svitto	sì
SO	Cantone di Soletta	no
SG	Cantone di San Gallo	sì
TG	Cantone di Turgovia	sì
TI	Cantone Ticino	sì
UR	Cantone di Uri	sì
VD	Cantone di Vaud	sì
VS	Cantone del Vallese	sì
ZG	Cantone di Zugo	sì



N. registrazione/dossier

ZH	Cantone di Zurigo	sì
CdC	Conferenza dei governi cantonali	no
CDDGP	Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia	no
CTP	Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici	no
CDF	Conferenza delle direttrici e dei direttori cantonali delle finanze	no
2. Partiti		
AVeS	Alleanza Verde e Sociale	no
CSPO	Partito cristiano sociale dell'Alto Vallese	no
I Verdi	Partito ecologista svizzero	no
Lega	Lega dei Ticinesi	no
MCR	Mouvement Citoyens Romand	no
PBD	Partito borghese-democratico svizzero	no
PCS Obvaldo	Partito cristiano sociale del Cantone di Obvaldo	no
PEV	Partito evangelico svizzero	no
PLR	PLR. I Liberali	sì
PPD	Partito popolare democratico svizzero	sì
PSS	Partito socialista svizzero	sì
PVL	Partito verde liberale svizzero	no
UDC	Unione democratica di Centro	sì
3. Associazioni mantello nazionali di Comuni, città e regioni di montagna		
ACS	Associazione dei comuni svizzeri	no
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna	no
UCS	Unione delle città svizzere	sì
4. Associazioni mantello economiche nazionali		
	Associazione delle aziende svizzere di navigazione	no
ASB	Associazione svizzera dei banchieri	no
	Centre Patronal	no
	economiesuisse	sì



N. registrazione/dossier

	Sindacato Unia	no
SIC	Società svizzera degli impiegati di commercio	no
SSIC	Società svizzera degli Impresari Costruttori	sì
	Travail Suisse	no
USS	Unione sindacale svizzera	sì
	Unione svizzera degli imprenditori	sì
USC	Unione svizzera dei contadini	no
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri	sì
VSBTU	Associazione delle imprese della tecnica ferroviaria	sì
5. Organizzazioni		
	ACTS AG	no
	alliance F Alleanza delle società femminili svizzere	no
	Angestellte Schweiz – Employés Suisse	no
SVI	Associazione svizzera degli ingegneri del traffico	no
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali	sì
ATA	Associazione traffico e ambiente	no
	Autopostale Svizzera SA	sì
	BLS AG	sì
	Fédération des Entreprises Romandes	no
	Federazione Infra	no
FST	Federazione svizzera del turismo	no
RhB	Ferrovia Retica	no
FFS	Ferrovie federali svizzere	sì
FPC	Fondazione per la protezione dei Consumatori	no
FUS	Funivie Svizzere	sì
	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz	no
	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz	no
IgöV	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz	sì
kf	Konsumentenforum	no
	Les Routiers Suisses	no



N. registrazione/dossier

MGB	Matterhorn Gotthard Bahn	no
	Nordwestschweizerische Konferenz der Kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs	no
	Region Sarganserland-Werdenberg Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein Region St.Galler Rheintal Konferenz der Gemeindevorsteher des Fürstentum Liechtenstein	no
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn	no
	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft zur Eingliederung Behinderter (Integration Handicap)	no
SOB	Schweizerische Südostbahn	sì
SVWG	Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft	no
LITRA	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici	no
SEV	Sindacato del personale dei trasporti	sì
SSP	Sindacato svizzero dei servizi pubblici	sì
	Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz	no
FRS	Stradasvizzera – Federazione stradale svizzera	no
	Syna Zentralsekretariat	no
TCS	Touring Club Svizzero	no
	transfair	sì
UTP	Unione dei trasporti pubblici	sì
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich	sì
zb	Zentralbahn	no
ZRK	Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs	no
6. Pareri spontanei		
AeS	Ägerisee Schifffahrt	sì
AB	Appenzeller Bahnen	sì
	Auto AG Uri	sì
BLT	Baselland Transport AG	sì
	Brien-Rothorn-Bahn	sì
BSG	Bielersee-Schifffahrts-Gesellschaft	sì
	Bus CH	sì



N. registrazione/dossier

BOS	Bus Ostschweiz	sì
CJ	Chemins de fer du Jura	sì
	railCare	sì
	RAILplus AG	sì
SGV	Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees	sì
	Schneider Busbetriebe	sì
	FFS Cargo International	sì
tpc	Transports publics du Chablais SA	sì
tpf	Transports publics fribourgeois SA	sì
tpg	Transports Publics Genevois	sì
HECH	Unione dei treni storici della Svizzera	no
VSLF	Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti	sì
VSSU	Associazione imprese svizzere servizi di sicurezza	sì
VAP	Associazione degli operatori del settore ferroviario	sì
VSG	Vereinigung Schweizerischer Gleisbauunternehmer	sì
LLB	Verkehrsbetriebe Leuk-Leukerbad und Umgebung	sì
VZO	Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland AG	sì
ZBB	Zugerberg Bahn	sì
ZVB	Zugerland Verkehrsbetriebe	sì
SGZ	Zugersee Schifffahrt	sì
FHM	Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen	sì