



## Rapporto sui risultati dell'indagine conoscitiva

### Modifica a livello di ordinanza del diritto applicabile ai trasportatori su strada e del diritto penale in materia di circolazione

#### 1. Termini dell'indagine conoscitiva

Il 26 settembre 2014 l'Assemblea federale ha approvato le basi legislative (FF 2014 7337, 7325). Il termine di referendum è scaduto inutilizzato il 15 gennaio 2015.

L'approvazione delle basi legislative comporta la revisione delle seguenti tre ordinanze del Consiglio federale:

- l'ordinanza concernente l'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada (OATVM; RS 744.103);
- l'ordinanza sul trasporto di viaggiatori (OTV; RS 745.11); e
- l'ordinanza concernente la comunicazione di decisioni penali cantonali (RS 312.3).

L'indagine conoscitiva si è svolta dal 21 gennaio 2015 fino al 22 marzo 2015.

Sono stati invitati a esprimersi i Cantoni, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni economiche attive a livello svizzero e le organizzazioni interessate.

In totale, sono pervenuti 44 pareri.

		Consultati	Pareri pervenuti
1	Cantoni	26	23 (1 CTP) = 24
2	Partiti politici	12	1
3	Organizzazioni mantello dei comuni, delle città e delle regioni di montagna a livello svizzero	3	1
4	Organizzazioni mantello dell'economia a livello svizzero	12	3
5	Organizzazioni	52	15
	<b>Totale</b>	<b>105</b>	<b>44</b>

#### 2. Elenco dei partecipanti all'indagine conoscitiva

##### 2.1 Cantoni

AG	Cantone di Argovia
AI	Cantone di Appenzello interno
BL	Cantone di Basilea-Campagna
BS	Cantone di Basilea-Città
BE	Cantone di Berna
FR	Cantone di Friburgo

GE	Cantone di Ginevra
GL	Cantone di Glarona
GR	Cantone dei Grigioni
JU	Cantone del Giura
LU	Cantone di Lucerna
NE	Cantone di Neuchâtel
NW	Cantone di Nidvaldo
OW	Cantone di Obvaldo
SH (2)	Cantone di Sciaffusa
SZ	Cantone di Svitto
SO	Cantone di Soletta
TG	Cantone di Turgovia
TI	Cantone Ticino
VD	Cantone di Vaud
VS	Cantone del Vallese
ZG	Cantone di Zugo
ZH	Cantone di Zurigo

CTP Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici

## 2.2 Partiti politici

PS Partito socialista svizzero

## 2.3 Organizzazioni mantello dei comuni, delle città e delle regioni di montagna a livello svizzero

Unione delle città svizzere

## 2.4 Organizzazioni mantello dell'economia a livello svizzero

USAM Unione svizzera delle arti e mestieri

SSIC Società svizzera degli Impresari Costruttori

CP Centre Patronal

## 2.5 Organizzazioni

ASTAG Associazione svizzera dei trasportatori stradali

UPSA Unione professionale svizzera dell'automobile

BLS SA

kf Forum dei consumatori

fer-ge Fédération des Entreprises Romandes

Posta CH SA

FFS SA

SEV Sindacato del personale dei trasporti

FPC Fondazione per la protezione dei Consumatori

SOB Schweizerische Südostbahn AG

Stradasvizzera - Federazione stradale svizzera FSS

Thurbo AG

UTP Unione dei trasporti pubblici

ATA Associazione traffico e ambiente

### **3. Pareri relativi alle singole ordinanze**

Nella maggior parte dei casi i partecipanti si sono pronunciati su aspetti generali o hanno espresso generalmente il proprio consenso prendendo posizione in merito ad alcuni, pochi dettagli.

Hanno espresso generalmente il proprio consenso o non hanno formulato osservazioni 32 partecipanti su 44.

20 Cantoni si sono dichiarati essenzialmente d'accordo con l'avamprogetto o non avevano osservazioni. Il Cantone di Obvaldo, seppur d'accordo, sottolinea che in un contesto difficile come quello attuale, caratterizzato dalla forza del franco svizzero, è importante contenere l'onere amministrativo e che una buona regolamentazione è determinante per la competitività delle imprese locali.

Gli adeguamenti proposti sono sostanzialmente condivisi anche da ASTAG, UPSA, stradasvizzera e fer-ge.

### **4. Ordinanza concernente l'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada (OATVM)**

#### **4.1 Disciplina relativa al cabotaggio**

ASTAG, UPSA, stradasvizzera, SSIC e usam accolgono esplicitamente con favore il mantenimento dell'attuale disciplina in materia di cabotaggio.

#### **4.2 Gravi infrazioni**

Secondo ASTAG, UPSA, stradasvizzera e usam, l'elenco dell'UE deve essere considerato un semplice «ausilio» e il Consiglio federale non deve inasprire la prassi attuale.

Queste organizzazioni ritengono inoltre che non sia ancora possibile pronunciarsi sui contenuti in quanto l'elenco non è stato ancora promulgato dall'UE.

#### **4.3 Prova della capacità finanziaria**

CP, usam, SSIC, ASTAG, fer-ge, stradasvizzera e UPSA rilevano che l'ammontare del capitale proprio è stato stabilito facendo riferimento a un tasso di cambio più elevato per l'euro. Chiedono perciò di ridurre l'importo.

### **5. Ordinanza sul trasporto di viaggiatori (OTV)**

#### **5.1 Concorrenza, art. 44 OTV**

La CTP e il Cantone di Sciaffusa rilevano che l'adeguamento comporta una liberalizzazione nel settore esposto alla concorrenza (cioè nel traffico a lunga distanza internazionale) poiché non si deve più provare che non è pregiudicata in modo sensibile l'esistenza di offerte di trasporto stradale autorizzate; il divieto di concorrenza viene invece mantenuto nel settore finanziato dagli enti statali visto che non può essere gravemente compromessa l'esistenza di offerte di trasporto coperte da contratti di pubblico servizio. Ciò detto ritengono che una liberalizzazione nel settore esposto alla concorrenza sia sostenibile, mentre sono decisamente contrari a una liberalizzazione nel settore

finanziato dagli enti statali poiché l'offerta di trasporti ordinata e finanziata dagli enti pubblici costituisce un sistema coerente. Considerano positivamente il fatto che l'avamprogetto riguardi soltanto le autorizzazioni per il trasporto transfrontaliero di persone e non le concessioni per il trasporto interno, la cui liberalizzazione andrebbe a scapito dell'equilibrio del sistema svizzero globale del trasporto pubblico. Ciò vale a loro avviso anche per una liberalizzazione limitata al traffico a lunga distanza, che in un Paese dalle dimensioni ridotte come la Svizzera è strettamente intrecciato con quello regionale: secondo loro, le offerte di trasporto finanziate dagli enti statali devono poter esplicitare tutte le loro potenzialità senza intralci.

SEV, FFS, thurbo e ATA ritengono che l'articolo 44 OTV non vada modificato e che debba prima essere elaborato il documento strategico richiesto dal postulato 14.3673.

ATA osserva inoltre che un autobus presenta un bilancio ecologico peggiore (quanto a emissioni di CO<sub>2</sub> e di altri gas a effetto serra) rispetto alla ferrovia. A suo avviso una liberalizzazione non appare opportuna anche per motivi economici, visto che la Confederazione ha investito un miliardo di franchi per migliorare i raccordi della Svizzera alla rete europea ad alta velocità e per realizzare collegamenti internazionali come le linee CEVA e FMV. Per contro, ATA rileva che i servizi di noleggio autobus per la Spagna o per le città dell'Europa dell'est presentano un miglior ecobilancio rispetto all'aereo o al traffico individuale.

L'adeguamento è invece esplicitamente appoggiato da ASTAG, AGVS, stradasvizzera e fer-ge.

## **5.2 Viaggiatori senza titolo di trasporto valido**

Le FFS chiedono che la cancellazione dei dati entro il termine di una settimana sia considerata alla stregua di una cancellazione immediata. A loro avviso, anziché la cancellazione va prevista la semplice negazione dell'accesso ai dati. Obblighi di archiviazione potrebbero opporsi a una cancellazione.

## **5.3 Disposizioni penali**

Le FFS chiedono di prevedere fattispecie d'infrazione supplementari. A loro avviso va punito con la multa anche chi si oppone a disposizioni del personale di un'impresa di trasporto intese a imporre l'ordine.

Le FFS e la BLS chiedono che sia punito con la multa chi insudicia impianti o veicoli, chi posteggia veicoli di qualsiasi tipo all'esterno delle superfici dedicate o chi usa gli impianti adibiti al posteggio dei veicoli senza attenersi al relativo regolamento o senza munirsi dell'apposito scontrino.