



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/dossier: 012.21/2013-05-21/342

UFT, aprile 2013

Accesso alle professioni di trasportatore su strada e diritto penale in materia di trasporti; modifica della legge sul trasporto di viaggiatori e di altri atti legislativi

Rapporto sui risultati della procedura di consultazione



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-05-21/342

Indice

1. Introduzione.....	3
1.1. Mandato.....	3
1.2. Svolgimento della procedura di consultazione.....	3
2. Valutazione dei pareri	4
2.1 Posizione generale	4
2.2 Risposte al questionario.....	5
Domanda 1: Condividete in generale gli obiettivi e i contenuti del progetto?	5
Domanda 2: Gli autocarri dal peso totale di 3,5 - 6 tonnellate saranno sottoposti all'obbligo di licenza. Condividete questa modifica?	5
Domanda 3a: Nel registro pubblicamente accessibile figureranno anche la persona responsabile (gestore dei trasporti) e il numero dei veicoli. Condividete questa modifica?	5
Domanda 3b: Le autorità competenti degli Stati UE avranno accesso alla parte non pubblicamente accessibile del registro. Condividete questa modifica?	6
Domanda 4: Condividete la modifica dell'articolo 4 LPTS relativa al gestore dei trasporti?	6
Domanda 5: Avete osservazioni o domande sulla prevista armonizzazione delle disposizioni penali nel settore dei trasporti pubblici?	7
Domanda 6: Avete altre osservazioni sulle modifiche previste?	7
2.3 Altre osservazioni.....	8
Allegato 1: Elenco dei destinatari della procedura di consultazione.....	10
procure.ch, Associazione professionisti Acquisti e Supply Management	13
Allegato 2: Questionario relativo al progetto posto in consultazione sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada e sul diritto penale in materia di trasporti; modifica della legge sul trasporto di viaggiatori e di altri atti legislativi.....	15



1. Introduzione

1.1. Mandato

Con l'entrata in vigore dell'accordo sui trasporti terrestri tra la Svizzera e la Comunità europea, nel nostro Paese l'accesso alla professione di trasportatore su strada e le autorizzazioni per il trasporto internazionale di passeggeri a mezzo autobus sono regolati da prescrizioni equivalenti a quelle in vigore negli Stati dell'Unione europea. Dopo che nell'UE le disposizioni vigenti sono state raccolte in nuovi regolamenti e in parte completate, si è deciso di cogliere l'occasione per proporre le modifiche necessarie a rafforzare la presenza della Svizzera sul mercato europeo dei trasporti su strada.

1.2. Svolgimento della procedura di consultazione

In data 15 giugno 2012 il Consiglio federale ha avviato la procedura di consultazione concernente la modifica della legge sul trasporto di viaggiatori e di altri atti legislativi. Le parti interessate hanno avuto tempo fino all'11 ottobre 2012 per pronunciarsi sul progetto. Il presente rapporto tiene conto di tutti i pareri pervenuti all'Ufficio federale dei trasporti entro il 28 novembre 2012.

Dei 126 organismi invitati a partecipare alla consultazione hanno risposto 23 Cantoni e la Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia, quattro partiti politici, due associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, cinque associazioni mantello nazionali dell'economia e 12 organizzazioni. Inoltre sono pervenuti due pareri spontanei da parte di altri interessati. In totale sono stati quindi espressi 49 pareri.



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-05-21/342

	Totale destinatari	Totale risposte	Risposte senza pareri sul contenuto
Cantoni / Conferenze cantonali	30	24 (23 Cantoni e 1 Conferenza cantonale)	1
Partiti politici	13	4	
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	2	1
Associazioni economiche	11	5	1
Organizzazioni	69	12	4
Totale	126	47	7
Pareri spontanei		2	

L'elenco completo dei destinatari e dei pareri pervenuti si trova nell'allegato 1.

2. Valutazione dei pareri

2.1 Posizione generale

La grande maggioranza dei partecipanti approva il progetto. Solo singoli aspetti sono respinti. In particolare è contestata l'introduzione di un gestore dei trasporti. Le *imprese di trasporto su strada* e i *rapresentanti delle imprese* sono del tutto contrari a questa proposta, motivando questa opposizione anche con i costi elevati e l'incerta applicabilità pratica. Altri organismi (*Cantone di Berna, PS, SSP*) chiedono che al profilo richiesto per il gestore dei trasporti vengano aggiunte le caratteristiche psicologiche. Le *imprese ferroviarie* si oppongono all'abrogazione della punibilità di chi adopera la sala d'aspetto senza esservi autorizzato e di chi insudicia gli impianti e i veicoli.

La maggioranza dei pareri è favorevole all'applicazione dell'obbligo di licenza anche ai veicoli dal peso totale di 3,5 - 6 tonnellate. Alcuni partecipanti richiedono un'ulteriore estensione dell'obbligo di licenza: ad esempio, *les Routiers Suisses* chiedono l'inclusione dei servizi postali, *taxisuisse* un obbligo di licenza uniforme a livello svizzero per le imprese di taxi e l'*ASTAG* l'estensione di tale obbligo ai trattori con rimorchi. Anche la proposta di riportare nel registro pubblicamente accessibile la persona responsabile (gestore dei trasporti) incontra un consenso generalizzato. A proposito della nuova disposizione che permetterà alle autorità competenti degli Stati UE di consultare la parte non pubblicamente accessibile del registro viene spesso avanzata la richiesta che anche la Svizzera possa servirsi, quale contropartita, della banca dati dell'UE.



2.2 Risposte al questionario

Domanda 1: Condividete in generale gli obiettivi e i contenuti del progetto?

La grande maggioranza dei partecipanti alla procedura di consultazione approva in generale gli obiettivi e i contenuti del progetto. Solo l'*UDC* è chiaramente contraria. Le *imprese di trasporto su strada* (*Car Tourisme Suisse*, *ASTAG*, *UPSA*, *routesuisse*, *taxisuisse*) e l'*Unione svizzera delle arti e dei mestieri* (*USAM*) sono d'accordo fatte salve le considerazioni di seguito esposte. Queste riserve riguardano in particolare la proposta di introduzione del ruolo di gestore dei trasporti (vedi domanda 4).

Domanda 2: Gli autocarri dal peso totale di 3,5 - 6 tonnellate saranno sottoposti all'obbligo di licenza. Condividete questa modifica?

I *Cantoni*, ad eccezione di quelli di *Zurigo* e di *Glarona*, sono d'accordo con l'estensione dell'obbligo di licenza. Il *Cantone di Glarona* teme che ciò comporti un maggior onere finanziario e amministrativo per le imprese e l'amministrazione pubblica. Il *Cantone di Zurigo* e l'*USAM* prevedono un aggravio amministrativo per le imprese di trasporto su strada.

Il *Sindacato dei Servizi Pubblici* (*SSP*) approva in linea di massima la proposta di modifica. Al contempo invita a riflettere sul fatto che l'estensione dell'obbligo di licenza può indurre un maggior utilizzo di autofurgoni con un conseguente aumento del traffico.

Le *imprese di trasporto su strada* sono d'accordo. *Taxisuisse* e *routesuisse* chiedono di sottoporre per legge ad autorizzazione chiunque effettui trasporti di persone a titolo professionale mediante automobili leggere o pesanti. In tal modo dovrebbe essere possibile impedire distorsioni della concorrenza dovute a servizi «selvaggi» di taxi o a singoli conducenti sprovvisti di equipaggiamento e di competenza. *Car Tourisme Suisse* auspica l'introduzione di un obbligo di licenza anche per i trasporti di merci a titolo professionale effettuati con trattori e rimorchi. *Les Routiers Suisses* accoglierebbero con favore una chiara regolamentazione delle deroghe in materia per ovviare ai problemi esistenti nei trasporti postali.

Domanda 3a: Nel registro pubblicamente accessibile figureranno anche la persona responsabile (gestore dei trasporti) e il numero dei veicoli. Condividete questa modifica?

I *Cantoni*, ad eccezione di quello di *Neuchâtel*, sono d'accordo con la proposta di riportare nel registro pubblicamente accessibile anche la persona responsabile (gestore dei trasporti) e il numero dei veicoli. Il *Cantone di Neuchâtel* vorrebbe che solo gli Stati membri dell'UE e la Svizzera potessero accedere a questi dati. Per il *Cantone di Nidvaldo* è importante che non venga richiesto un ulteriore onere amministrativo alle imprese e ai Cantoni. Il *Cantone di Turgovia* e l'*Unione delle città svizzere* (*UCS*) sottolineano la necessità di una banca dati aggiornata. Chiedono altresì che le modifiche nell'attribuzione delle responsabilità siano introdotte entro un determinato termine.



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-05-21/342

Le *imprese di trasporto su strada* e l'*USAM* sono d'accordo in linea di principio con questa modifica. Tuttavia, chiedono che non venga istituito il ruolo di gestore dei trasporti e che, di conseguenza, questo responsabile non figuri nel registro.

Domanda 3b: Le autorità competenti degli Stati UE avranno accesso alla parte non pubblicamente accessibile del registro. Condividete questa modifica?

La modifica di cui alla domanda 3b è approvata da tutti i partecipanti alla consultazione. Sei *Cantoni*, cinque *organizzazioni* e l'*UCS* auspicano inoltre che la Svizzera possa accedere, quale contropartita, ai dati degli Stati membri dell'UE. Il *Cantone di Berna* aggiunge poi che l'accesso dell'UE alla banca dati svizzera non deve determinare un onere amministrativo supplementare. Il *Cantone di Nidvaldo* ritiene importante chiarire le modalità secondo cui l'autorità competente può procurarsi le informazioni concernenti le infrazioni. Se si stabilisce di fornire all'UFT copia dei rapporti, occorre prevedere una soluzione informatica per contenere l'onere amministrativo.

Domanda 4: Condividete la modifica dell'articolo 4 LPTS relativa al gestore dei trasporti?

I *Cantoni* si esprimono a favore dell'introduzione del ruolo di gestore dei trasporti. Il *Cantone di Berna* propone di aggiungere le caratteristiche psicologiche come criterio di autorizzazione a svolgere questa funzione. Il *Cantone di Vaud* e il *Centre Patronal* rilevano che il ruolo del gestore dei trasporti deve essere precisato definendo soprattutto più esattamente i suoi obblighi e le sue funzioni.

I rappresentanti delle *imprese di trasporto su strada* respingono recisamente il ruolo di gestore dei trasporti. Se questo ruolo fosse introdotto, i gestori dovrebbero essere autorizzati ad agire solo per conto di una singola impresa. Il gestore dei trasporti dovrebbe essere un dipendente o mandatario dell'impresa, non basterebbe infatti una sua partecipazione al capitale azionario o al capitale sociale. Inoltre le *imprese di trasporto su strada* temono che questa modifica comporti nuove barriere amministrative, condizioni quadro più complesse e l'aumento dei costi. Di conseguenza ne mettono in dubbio l'applicabilità pratica. Oltre a ciò, rinviano al regolamento UE corrispondente (1072/2009/CE), secondo il quale un gestore dei trasporti interno, dipendente o proprietario della ditta, non è soggetto a limiti in materia di numero massimo di veicoli. *Les Routiers Suisses* avanzano obiezioni sull'ammissibilità di gestori dei trasporti che esercitano la loro attività in virtù di un mandato. La dipendenza di un mandatario nei confronti di un mandante è superiore a quella di un dipendente rispetto al datore di lavoro: la direzione può esternalizzare la responsabilità delle attività di trasporto secondo la regolamentazione prevista e quindi non può essere chiamata a risponderne in giudizio.

Anche i rappresentanti delle imprese *economiesuisse* e *USAM* respingono le proposte concernenti il gestore dei trasporti. Non ne vedono i vantaggi e temono anch'essi che comportino barriere amministrative, condizioni quadro più complesse e, di conseguenza, costi più elevati. L'ampiezza dell'ambito di attività di un gestore dei trasporti che agisca per diverse imprese induce *economiesuisse* a mettere in dubbio anche l'applicabilità pratica della modifica dell'articolo 4 LPTS.



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-05-21/342

PEV e *PS* sono d'accordo, in linea di massima, con le proposte di cui all'articolo 4 LPTS. Il *PS* auspica l'inserimento nell'articolo 4 del criterio delle attitudini psicologiche. L'*UDC* è contraria al nuovo ruolo di gestore dei trasporti, dato che non ne vede l'utilità.

Domanda 5: Avete osservazioni o domande sulla prevista armonizzazione delle disposizioni penali nel settore dei trasporti pubblici?

Il *Cantone di Zugo* chiede per quale ragione nelle modifiche della legge federale sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101) e della legge sugli impianti a fune (LIFT; 743.01) si è rinunciato a sancire nelle disposizioni sulle contravvenzioni un limite massimo in franchi per le multe, come quello inserito nella modifica dell'articolo 57 della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV; RS 745.1). A suo avviso, questo limite massimo andrebbe introdotto, al fine di un'armonizzazione, anche nell'articolo 86 Lferr e nell'articolo 25a LIFT.

Analogamente, nell'ottica della prevista armonizzazione delle disposizioni penali, il *Cantone di Argovia* e il *SSP* si domandano se le infrazioni a una decisione (art. 86a cpv. 1 lett. d Lferr) possono essere designate come delitti, mentre nella LIFT tali infrazioni costituiscono unicamente delle contravvenzioni.

Domanda 6: Avete altre osservazioni sulle modifiche previste?

Pareri sull'art. 57 LTV

Le *FFS*, la *BLS* e l'Unione dei trasporti pubblici (*UTP*) respingono l'abrogazione della punibilità di chi adopera la sala d'aspetto senza esservi autorizzato e di chi insudicia gli impianti e i veicoli.

Le *FFS* motivano il loro parere con la circostanza che le varie fattispecie sono trattate sempre più come reati e non come contravvenzioni da sanzionare con supplementi tariffari. Inoltre le *FFS* sottolineano che il solo modo corretto di procedere consiste nel trattare le fattispecie penali come reati perseguibili d'ufficio. Infatti, nel caso dei reati perseguibili su querela non possono essere comminate semplici multe disciplinari. Pertanto anche le contravvenzioni di cui all'articolo 57 capoverso 2 LTV vanno trattate come reati perseguibili d'ufficio. L'*UTP* sottolinea che alle imprese deve essere lasciata l'opzione del perseguimento penale. Le *FFS* e la *BLS* propongono che l'articolo 86 Lferr preveda una multa anche per chi infrange intenzionalmente le prescrizioni di utilizzazione vigenti nell'area della stazione. Inoltre, la *BLS* invita il Consiglio federale a definire gli oggetti compresi nell'area della stazione e a questo scopo redige un progetto di articolo 12c dell'ordinanza sulle ferrovie (Oferr; RS 742.141.1).

I *Verkehrsbetriebe Zürich* (*VBZ*) sono dell'avviso che l'insudiciamento dei veicoli debba restare una fattispecie penale. Ritengono che la via dell'azione civile non sia appropriata dato che il rapporto tra i costi e i benefici in nessun caso è equilibrato. Per di più essa rende impossibile la riscossione efficace, economica ed equa degli emolumenti. La revisione parziale dovrebbe dunque porsi come obiettivo il buon funzionamento della procedura di incasso dei supplementi di tassa.



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-05-21/342

Pareri sull'art. 7 cpv. 5 LPTS

Il *Cantone di Vaud* e il *Centre Patronal* non comprendono la ragione dell'abrogazione dell'articolo 7 capoverso 5 LPTS. Sostengono che, diversamente da quanto sostenuto nel rapporto esplicativo, è pratica corrente semplificare certe procedure.

Parere sull'art. 8 cpv. 1 LPTS

Secondo le *imprese di trasporto su strada* il progetto non è abbastanza incisivo. L'articolo dovrebbe stabilire chiaramente il tipo e l'intensità delle attività di controllo. Le imprese chiedono un'esecuzione uniforme in tutta la Svizzera con un adeguato impiego di risorse di personale. L'obbligo di licenza ha un senso solo se accompagnato da controlli di frequenza tale da risultare probabili sulla strada e durante l'esercizio.

Il *Cantone di Vaud* e il *Centre Patronal* sostengono che l'articolo 8 capoverso 1 LPTS non è sufficientemente esplicito e non ha un obiettivo chiaro. Si domandano ad esempio quali sono i criteri secondo cui le imprese sono classificate ad alto rischio.

Parere sull'art. 11 LPTS

Il *Cantone di Vaud* e il *Centre Patronal* sono dell'avviso che soprattutto la negligenza di cui all'articolo 11 capoverso 2 LPTS sia formulata in modo troppo vago.

Le *imprese di trasporto su strada* e l'*USAM* sono favorevoli a multe più severe in caso di contravvenzioni intenzionali, le respingono invece in caso di negligenza.

2.3 Altre osservazioni

Il *Cantone di Argovia* e il *Cantone di Nidvaldo* sono contrari al disciplinamento del cabotaggio in vigore nell'UE e favorevoli alla proposta di mantenimento delle disposizioni applicate in Svizzera. Per contro, *economiesuisse* sostiene la liberalizzazione del cabotaggio poiché promuoverebbe la concorrenza nei trasporti in Svizzera e ne migliorerebbe l'offerta.

Il *Cantone di Turgovia* chiede che le falsificazioni intenzionali dei dischi dell'odocronografo, della durata del riposo o delle attestazioni delle ferie non siano considerate solo come contravvenzioni. Si deve, invece, applicare l'articolo 251 CP (Falsità in documenti) poiché il livello di illiceità di una falsificazione intenzionale è ben maggiore di quello dell'omissione, per negligenza, di compilare o di munirsi del foglio di viaggio.

Secondo il *Cantone di Nidvaldo* il significato di «inidoneità a prestare servizio» e segnatamente di «stato di ebbrietà» deve essere descritto o definito chiaramente. Inoltre va stabilito chi e come esegue la verifica. Altrimenti i valori misurati non sarebbero utilizzabili in ambito giudiziario. Anche il significato



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-05-21/342

di «attività rilevanti per la sicurezza» va spiegato mediante gli esempi più pertinenti. Il *Cantone di Svitto* chiede che siano chiariti i perseguimenti e le valutazioni delle contravvenzioni.

Per le *FFS* occorre mirare, a breve o a medio termine, a una legge sulle multe disciplinari in cui siano sancite le fattispecie penali nei trasporti pubblici.

L'*UCS* chiede di informare tempestivamente il settore dei trasporti sulle modifiche decise.



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-05-21/342

Allegato 1: Elenco dei destinatari della procedura di consultazione

Abbreviazione	Destinatari	Parere
1. Cantoni		
AG	Cantone Argovia	Sì
AR	Cantone di Appenzello Esterno	Sì
AI	Cantone di Appenzello Interno	No
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	Sì
SG	Cantone di San Gallo	Sì
TG	Cantone di Turgovia	Sì
TI	Cantone Ticino	No
UR	Cantone di Uri	No
VD	Cantone di Vaud	Sì
VS	Cantone del Vallese	Sì
ZG	Cantone di Zugo	Sì



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-05-21/342

ZH	Cantone di Zurigo	Sì
	Conferenza dei Governi cantonali	No
CDDGP	Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia	Sì
	Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici	No
	Conferenza dei direttori cantonali delle finanze	No
2. Partiti		
PBD	Partito borghese-democratico Svizzera	No
PPD	Partito Popolare Democratico	No
CSP	Christlich-soziale Partei Obwalden	No
CSPO	Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis	No
PEV	Partito evangelico svizzero	Sì
PLR	I Liberali	Sì
I Verdi	I Verdi - Partito ecologista svizzero	No
GLP	Partito verde liberale Svizzera	No
AVeS	Alleanza Verde e Sociale	No
Lega	Lega dei Ticinesi	No
MCR	Mouvement Citoyens Romand	No
UDC	Unione Democratica di Centro	Sì
PS	Partito socialista svizzero	Sì
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna		
ACS	Associazione dei Comuni Svizzeri	Sì
UCS	Unione delle città svizzere	Sì
	Gruppo svizzero per le regioni di montagna	No
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia		
	economiesuisse	Sì
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri	Sì
	Unione svizzera degli imprenditori	No
	Unione Svizzera dei Contadini	No
	Associazione Svizzera dei Banchieri	No



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-05-21/342

USS	Unione Sindacale Svizzera	Sì
	Società degli impiegati del commercio	Sì
	Travail Suisse	No
	Società Svizzera Impresari-Costruttori	No
	Centre Patronal	Sì
	Sindacato UNIA	No
5. Organizzazioni		
	Iniziativa delle Alpi, Comitato d'iniziativa	No
	Associazione consumatrici e consumatori della Svizzera italiana	No
auto-suisse	Associazione degli importatori svizzeri di automobili	No
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile	Sì
ACS	Automobile Club Svizzero	No
BLS	Ferrovia Berna-Lötschberg-Sempione	Sì
	Club des sans voitures	No
	Cercle Bruit Svizzera	No
	Coop Svizzera (Basilea)	No
	La Posta Svizzera	No
zb	Zentralbahn	No
	EICom	Sì
UP	Unione Petrolifera	No
	equiterre	No
	Federazione Infra	No
FRC	Fédération romande des consommatrices	No
FER	Fédération des Entreprises Romandes	Sì
	dirittifondamentali.ch	No
SEV	Sindacato del personale dei trasporti	No
	Comitato del San Gottardo	No
	GS1 Svizzera	No
	Handelskammer beider Basel	No
	Régioncapitalesuisse	No



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-05-21/342

	Hupac AG	No
	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz	No
	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz	No
CITraP	Comunità d'interesse per i trasporti pubblici	No
LITRA	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici	No
CI CDS	Comunità d'interesse Commercio al dettaglio svizzero	No
	Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz	No
KF	Konsumentenforum	No
	Les Routiers Suisses	Sì
	Comitato del Lötschberg	No
	Luzern Plus	No
	Metropolitanraum Zürich	No
	Federazione delle Cooperative Migros	No
	Nordwestschweizerische Konferenz der Kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs	No
	procure.ch, Associazione professionisti Acquisti e Supply Management	No
	Pro Bahn Schweiz	No
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn	No
	Region Sarganserland-Werdenberg	No
FR	Ferrovia retica	No
FUS	Funivie Svizzere	No
FSIH	Fédération suisse pour l'intégration des handicapés	No
FFS	Ferrovie Federali Svizzere	Sì
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali	Sì
SVI	Associazione svizzera degli ingegneri ed esperti del traffico	No
FST	Federazione svizzera del turismo	No
	Schweizerische Rheinhäfen	No
SOB	Schweizerische Südostbahn	No
SVWG	Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft	No



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-05-21/342

SSP	Sindacato dei servizi pubblici	Sì
Spedlogswiss	Associazione svizzera delle imprese di spedizione e logistica	No
FPC	Fondazione per la protezione dei consumatori	No
FRS	routesuisse – Fédération routière suisse	Sì
	Städteallianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentral-schweiz	No
	Syna	No
SSC	Swiss Shipper's Council	No
TCS	Touring Club Svizzero	No
	Transfair	No
UTP	Unione dei trasporti pubblici	Sì
VAP	Associazione dei caricatori	No
FSFP	Federazione Svizzera Funzionari di Polizia	No
ASMS	Associazione svizzera per le ricerche di mercato e sociali	No
asa	Associazione dei servizi della circolazione	No
VSS	Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti	No
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich	Sì
ATA	Associazione traffico e ambiente	Sì
	Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs	No
	Car Tourisme Suisse	Sì
	Taxisuisse	Sì



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-05-21/342

Allegato 2: Questionario relativo al progetto posto in consultazione sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada e sul diritto penale in materia di trasporti; modifica della legge sul trasporto di viaggiatori e di altri atti legislativi

Domanda 1: *Condividete in generale gli obiettivi e i contenuti del progetto?*

Domanda 2: *Gli autocarri dal peso totale di 3,5 - 6 tonnellate saranno sottoposti all'obbligo di licenza. Condividete questa modifica?*

Domanda 3a: *Nel registro pubblicamente accessibile figureranno anche la persona responsabile (gestore dei trasporti) e il numero dei veicoli. Condividete questa modifica?*

Domanda 3b: *Le autorità competenti degli Stati UE avranno accesso alla parte non pubblicamente accessibile del registro. Condividete questa modifica?*

Domanda 4: *Condividete la modifica dell'articolo 4 LPTS relativa al gestore dei trasporti?*

Domanda 5: *Avete osservazioni o domande sulla prevista armonizzazione delle disposizioni penali nel settore dei trasporti pubblici?*

Domanda 6: *Avete altre osservazioni sulle modifiche previste?*