



Aprile 2021

Modifica dell'ordinanza 2 concernente la legge sul lavoro (OLL 2): Aziende di costruzione e di manutenzione che effettuano lavori su strade nazionali (art. 48a OLL 2)

Rapporto sui risultati della procedura di consultazione (svoltasi dal 17 agosto al 17 novembre 2020)

Riferimento: SECO-601-17.2-2/3/13



Indice

1	Situazione iniziale	3
2	Pareri pervenuti	3
3	Osservazioni generali dei Cantoni	3
3.1	Art. 48a cpv. 1 OLL 2	4
3.2	Art. 48a cpv. 2 OLL 2	5
3.3	N. 14 allegato OLL 1	6
4	Osservazioni di altri partecipanti	6
4.1	Rappresentanti e organizzazioni dei lavoratori: osservazioni generali	6
4.1.1	Art. 48a cpv. 1 OLL 2	6
4.1.2	Art. 48a cpv. 2 OLL 2	6
4.1.3	N. 14 allegato OLL 1	7
4.2	Rappresentanti e organizzazioni dei datori di lavoro: osservazioni generali	7
4.2.1	Art. 48a cpv. 1 OLL 2	7
4.2.2	Art. 48a cpv. 2 OLL 2	8
4.2.3	N. 14 allegato OLL 1	8
4.3	Altri partecipanti: osservazioni generali.....	8
4.3.1	Art. 48a cpv. 1 OLL 2	8
4.3.2	Art. 48a cpv. 2 OLL 2	8
4.3.3	N. 14 allegato OLL 1	8
5	Elenco dei partecipanti alla consultazione.....	9



1 Situazione iniziale

L'esigenza di disporre di strade nazionali sicure e in ottimo stato e l'usura sempre più rapida fanno aumentare da anni il numero di cantieri sulla rete delle strade nazionali. L'Ufficio federale delle strade (USTRA) è il committente di questi lavori. Molti dei permessi per il lavoro notturno (e in parte anche domenicale) rilasciati dalla Confederazione e dai Cantoni riguardano tali cantieri. In certi Cantoni i permessi per i cantieri sulle autostrade rappresentano perfino la maggior parte dei permessi rilasciati.

I lavori sui cantieri delle strade nazionali devono essere eseguiti durante la notte (e in parte anche di domenica) per motivi di sicurezza tecnica: vengono spostati in orari di minor traffico per ridurre il rischio di incidenti per i lavoratori. Nel caso di una riduzione del numero di corsie nelle ore di punta su tratti autostradali molto trafficati il rischio di incidenti aumenta notevolmente per i conducenti e non di rado vengono coinvolti anche lavoratori dei cantieri.

Nella misura in cui per situazioni analoghe vengono rilasciati molti permessi, occorre chiedersi se la valutazione caso per caso sia ancora la modalità corretta di procedere. L'obbligo d'autorizzazione comporta un notevole onere amministrativo, da un lato per le autorità, che esaminano le domande, chiedono indicazioni supplementari e rilasciano i permessi in conformità con il diritto in materia di procedura amministrativa, e dall'altro per le aziende interessate, che devono presentare domande di permesso dettagliate e motivate. Ciò impegna risorse sia presso i Cantoni, che per esempio non possono più essere utilizzate per la verifica del rispetto della legge sul lavoro (LL, RS 822.11) sia presso la SECO, che ha meno tempo a disposizione per effettuare esami approfonditi e fornire consulenze ad aziende per altri casi.

In questo contesto, le autorità d'esecuzione hanno colto l'occasione per proporre una disposizione derogatoria per determinati lavori sulle strade nazionali esistenti, in modo che in futuro possano essere effettuati durante la notte con lo stesso livello di protezione, senza la necessità di un'autorizzazione. L'USTRA è stato coinvolto già in una prima fase in questi lavori preparatori e sostiene il progetto.

2 Pareri pervenuti

Nel quadro della procedura di consultazione sono stati presentati 51 pareri: 26 da parte dei Cantoni e 25 da parte di organizzazioni, associazioni, società e altre cerchie interessate.

Tra i Cantoni, 6 approvano la revisione (AI, AR, BE, FR, LU, ZH); 18 pareri dei Cantoni sono in linea di massima favorevoli (AG, BL, BS, GL, GR, AIPL e AUSL, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VS, ZG), ma propongono alcune modifiche. VD esprime delle critiche. GE, da parte sua, è contrario alla revisione, ma presenta alcune proposte di modifica. L'AUSL si associa al parere dell'AIPL.

Dei restanti partecipanti, 4 accolgono con favore la revisione (constructionvaud, FRS, FVE, infra suisse). 13 partecipanti la approvano in linea di massima, ma propongono delle modifiche (AfBN, CP, unità territoriale I, metal.suisse, NSNW, SSIC, USI, usam, SSIC Sezione Ticino, suissepro, UDC, unità territoriale IX, zentras). 5 partecipanti respingono la revisione nella sua forma attuale, a meno che non vengano considerate le proposte di modifica (USS, PS, syna, travail.suisse, Unia). 1 parere è piuttosto critico (Alève Mine). 2 partecipanti (ACS, UCS) si sono esplicitamente astenuti dall'esprimersi sul progetto.

3 Osservazioni generali dei Cantoni

BE, AIPL, AUSL, SO, TI e VD confermano che l'esigenza di disporre di strade nazionali sicure e in ottimo stato e la loro usura sempre più rapida hanno fatto aumentare il numero di cantieri sulla rete delle strade nazionali. Le modifiche proposte rispondono secondo VS a questa esigenza.



AG, BE, GR, AIPL, AUSL, SO e VS condividono esplicitamente l'idea che determinati lavori devono, per motivi di sicurezza tecnica, essere eseguiti durante la notte per ridurre il rischio di incidenti per i lavoratori. BS, AIPL, AUSL, NW, OW, SO, UR e ZH sottolineano che in questo modo si tiene conto della protezione della salute dei lavoratori (in particolare, per BS, perché il campo d'applicazione è limitato). GL e ZG ritengono che si debba attribuire grande importanza alla sicurezza e alla protezione dei lavoratori impiegati su strade molto trafficate (come prevede l'art. 48a OLL 2, secondo GL).

TI fa notare che le autorità d'esecuzione della legge sul lavoro (LL), come avviene oggi, avranno comunque il diritto di effettuare, nel singolo caso, un controllo aziendale per verificare il rispetto di tutte le disposizioni della LL e delle relative ordinanze riguardanti la protezione dei lavoratori, collaborando se necessario anche con l'USTRA. Aggiunge che i settori economici coinvolti in questo genere di attività sono sottoposti nella maggior parte dei casi a contratto collettivo di lavoro, pertanto anche i rappresentanti sindacali attivi nelle rispettive commissioni paritetiche potranno espletare i controlli di loro competenza.

VD sottolinea che è importante che le imprese siano tenute a rispettare tutte le regole relative alla durata del lavoro e del riposo, nonostante l'esenzione dall'obbligo d'autorizzazione. I motivi che inducono un'impresa a effettuare i lavori durante la notte dovranno anche in futuro essere giustificati nel singolo caso. La riduzione dell'onere amministrativo non deve essere un incentivo per il lavoro notturno. Il lavoro notturno esente dall'obbligo d'autorizzazione deve rimanere un'eccezione.

La riduzione dell'onere amministrativo che risulta dalla revisione è riconosciuta da AI, BE, BS, FR, GR, AIPL, AUSL, NW, OW, SG, SO, TI, UR e ZH. BL e VS partono dal presupposto che l'onere amministrativo non sarà lo stesso per le autorità competenti e per le aziende. ZG non prevede una diminuzione dell'onere amministrativo perché la rete delle strade nazionali sul territorio del Cantone è molto ridotta e di conseguenza il Cantone riceve poche domande di permesso. GE esprime dei dubbi in merito alla riduzione dell'onere amministrativo perché ritiene che tutte le notifiche andrebbero inoltrate alle associazioni, comprese quelle che, nel processo di autorizzazione tradizionale, sarebbero di competenza della SECO sulla base della durata del lavoro.

GR fa notare che i lavori interessati dalla disposizione derogatoria sono lavori che attualmente vengono in generale autorizzati dalle autorità d'esecuzione cantonali. VS scrive che il rilascio dell'autorizzazione nelle situazioni contemplate dall'articolo 48a OLL 2 corrisponde alla prassi corrente.

VD afferma che si deve tener conto il più possibile delle esigenze delle parti che partecipano alla tavola rotonda.

3.1 Art. 48a cpv. 1 OLL 2

Il campo d'applicazione limitato viene messo in questione da BS in quanto, come afferma, l'esigenza di sicurezza esiste anche al di fuori di esso. Rientrano nel campo d'applicazione, oltre ai lavori a gallerie e ponti, anche i lavori che non vengono effettuati su questi elementi, purché siano in diretta relazione con essi e sia rispettato il principio di proporzionalità. Se un cantiere comprende gli elementi citati al capoverso 1 (gallerie o ponti), la disposizione si applica anche sul tratto stradale tra questi elementi, purché ciò sia proporzionato. Per BS ciò non è sufficiente e inoltre questa definizione del campo d'applicazione potrebbe portare a difficoltà di interpretazione; il campo d'applicazione andrebbe quindi esteso a tutta la rete delle strade nazionali. Anche AIPL, AUSL e SO sono favorevoli all'estensione del campo d'applicazione all'intera rete delle strade nazionali. SH a sua volta vorrebbe che venisse esteso il campo d'applicazione, ma alle strade cantonali ad alta capacità e chiede che sia modificato il rapporto esplicativo in tal senso. GR è d'accordo con la limitazione alle strade nazionali ma chiede che la disposizione derogatoria sia applicabile anche ai tratti a cielo aperto.

Per quanto riguarda le difficoltà di interpretazione succitate, BL e NE chiedono che per queste situazioni siano presentati esempi concreti nelle Indicazioni relative alla LL e alle ordinanze 1 e 2 e che sia chiarito il campo d'applicazione. BL suggerisce inoltre di completare le Indicazioni specificando che nel campo d'applicazione rientrano anche tutte le parti costitutive delle strade nazionali di cui all'articolo 2 dell'ordinanza sulle strade nazionali (OSN, RS 725.111), come figura nel rapporto esplicativo.

AIPL, AUSL e SO accolgono favorevolmente il fatto che l'esenzione dall'obbligo d'autorizzazione si limiti al lavoro notturno.

In merito al campo d'applicazione, AG e SG constatano che non viene fatta alcuna distinzione tra le unità territoriali secondo l'OSN e le imprese private incaricate della gestione o della realizzazione di progetti (l'unità territoriale VI fa parte dell'amministrazione cantonale, come specifica SG). Questa parità di trattamento è a loro avviso problematica perché le unità territoriali effettuano i loro lavori di giorno e di notte a breve termine e a seguito di eventi o di condizioni meteorologiche particolari oppure devono effettuarli di notte in base alle direttive e ai requisiti dell'USTRA. Secondo AG le unità territoriali sono tenute per legge a intervenire di notte e di domenica e garantiscono la sicurezza e la disponibilità delle strade nazionali. Le undici unità territoriali devono essere distinte dalle altre imprese che operano sulle strade nazionali ed essere esentate in generale dall'obbligo d'autorizzazione o di notifica del lavoro notturno. NE parte dal presupposto che le unità territoriali siano escluse dal campo d'applicazione.

GE attira l'attenzione su potenziali abusi legati alla disposizione, perché è facile affermare che i criteri che permettono a un'impresa di richiedere l'esenzione dall'autorizzazione per il lavoro notturno sono soddisfatti. L'esenzione priva le autorità competenti della possibilità di effettuare controlli, una problematica che risulta comunque leggermente attenuata dall'obbligo di notifica previsto.

GE propone di chiarire la nozione di «sicurezza»; propone inoltre che se questa nozione deve riferirsi al criterio delle strade fortemente trafficate (conformemente al n. 14 all. OLL 1), ciò vada esplicitamente indicato nel testo dell'ordinanza.

3.2 Art. 48a cpv. 2 OLL 2

BS, FR, GR e ZG sostengono esplicitamente l'obbligo di notifica. NW e OW sono invece contrari: si tratterebbe di una misura superflua ed estranea alla prassi, in particolare perché in base all'articolo 58 LL i Cantoni sono tenuti a informare le associazioni che hanno diritto di ricorso. Secondo questi due Cantoni, i rappresentanti dei lavoratori e le commissioni paritetiche sono inoltre di norma a conoscenza dei progetti di costruzione sulle strade nazionali prima dell'autorità cantonale. Anche TG, TI e UR sono contrari all'obbligo di notifica (TG ritiene che impedirebbe almeno in parte la riduzione dell'onere amministrativo auspicata).

BL suggerisce di descrivere più in dettaglio il contenuto della notifica, per esempio nelle Indicazioni; BS, GE, AIPL, AUSL e SO condividono questa opinione. Secondo BL il progetto non prevede il coinvolgimento dell'USTRA, per cui andrebbe completato specificando che le imprese devono allegare alla notifica il mandato dell'autorità federale competente (USTRA), perché quest'ultimo indica se per determinate fasi dei lavori è stato disposto il lavoro notturno. BL aggiunge che in questo modo sarebbe possibile verificare se nella rassegna annuale è già stata prevista la necessità del lavoro notturno.

BS nota che l'obbligo di notifica consente alle associazioni di restare informate nonostante il venir meno della pubblicazione delle autorizzazioni, ma chiede che il loro diritto di essere informate sia iscritto nel testo dell'ordinanza. AIPL, AUSL e SO si associano a questa richiesta ritenendo che ciò consentirebbe di avere maggiore chiarezza. Far derivare questo diritto unicamente dall'articolo 58 LL comporta il rischio che le associazioni facciano valere anche in altre situazioni, sulla base di quello stesso articolo, un diritto generale di essere informate in assenza di una decisione.

Secondo BL va specificato nella legge che l'obbligo di notifica non comporta alcun obbligo per l'autorità competente di esaminare d'ufficio i fatti. Anche GE parte dal presupposto che vi sia un obbligo per l'autorità di verificare le notifiche.

AG osserva che il termine di 14 giorni per la notifica è troppo lungo perché i lavori di manutenzione delle strade dipendono fortemente dalle condizioni meteorologiche. GL concorda con questa osservazione ricordando che secondo le istruzioni dell'USTRA i lavori di manutenzione devono essere eseguiti anche a breve termine e propone un termine di 7 giorni. Nota che l'inosservanza del termine di notifica comporterebbe una procedura secondo gli articoli 51 segg. LL. Anche GR, TG e ZG sono dell'opinione che il termine di notifica sia troppo lungo.

GE solleva la questione della compatibilità dell'obbligo di notifica con l'obbligo del segreto sancito dall'articolo 44 LL.

BS chiede inoltre che le conseguenze dell'inosservanza dell'obbligo di notifica per le imprese siano definite in maniera chiara.

GR chiede che l'USTRA informi in futuro rapidamente gli ispettorati cantonali del lavoro sui suoi mandati che richiedono il lavoro notturno.

3.3 N. 14 allegato OLL 1

GE è favorevole alle integrazioni apportate al numero 14 dell'allegato dell'OLL 1. Propone, tuttavia, qualora l'articolo 48a OLL 2 entrasse in vigore, di completare per uniformità il secondo punto nel modo seguente: «lavori di avanzamento, di sistemazione e di sicurezza a gallerie, cunicoli e ponti nuovi ed esistenti». Se l'articolo 48a OLL 2 non entrasse in vigore, sarebbe interessante, secondo GE, integrare nel numero 14 dell'allegato dell'OLL 1 tutti i casi contemplati dall'articolo.

GL ritiene che nel caso di lavori di risanamento e di sistemazione su strade fortemente trafficate la prova dell'indispensabilità sia data e che una domanda sia dunque superflua.

GR chiede una definizione della nozione di «strade fortemente trafficate».

4 Osservazioni di altri partecipanti

4.1 Rappresentanti e organizzazioni dei lavoratori: osservazioni generali

USS, syna, travail.suisse e Unia respingono la revisione nella sua forma attuale. Affermano che la SECO ha avviato questa revisione per ridurre il proprio onere amministrativo e che ciò non deve comportare un peggioramento della protezione dei lavoratori anche se l'intenzione di ridurre l'onere amministrativo è comprensibile e vi sono lavori che secondo travail.suisse devono essere eseguiti durante la notte.

Il PS mette l'accento sul fatto che il lavoro notturno deve essere possibile soltanto in un numero estremamente limitato di casi. In tal senso travail.suisse ricorda che il divieto del lavoro notturno e domenicale è di grande importanza per la salute dei lavoratori e per la qualità delle condizioni di lavoro e che quindi le eccezioni siano da ammettere con moderazione. Il lavoro notturno non deve essere legato a ragioni economiche.

USS e Unia chiedono l'introduzione di un nuovo articolo 48b OLL 2 che specifichi che i lavori che secondo gli articoli 48 e 48a OLL 2 possono essere effettuati durante la notte senza la necessità di un'autorizzazione siano lavori che non possono essere effettuati durante il giorno per motivi di sicurezza tecnica.

4.1.1 Art. 48a cpv. 1 OLL 2

Per USS e Unia la limitazione del campo d'applicazione ai lavori a gallerie e ponti è fondamentale. USS, syna, travail.suisse e Unia chiedono di limitare la deroga alle strade nazionali delle categorie 1 e 2, in quanto il limite di velocità su quelle della categoria 3 è di 80 chilometri orari e queste strade possono essere percorse anche da ciclisti.

4.1.2 Art. 48a cpv. 2 OLL 2

USS, syna, travail.suisse e Unia chiedono che le autorità competenti siano tenute a trasmettere le notifiche in modo proattivo alle organizzazioni dei datori di lavoro e dei lavoratori che hanno diritto di ricorso e non possano limitarsi a reagire alle richieste delle parti sociali interessate. Il capoverso 2 andrebbe quindi integrato con un'aggiunta in base alla quale l'autorità cantonale è tenuta a informare entro una settimana (o eventualmente 14 giorni) le organizzazioni che hanno diritto di ricorso di cui all'articolo 58 LL in merito ai cantieri nei quali è previsto il lavoro notturno.

Per l'USS l'obbligo di notifica alle autorità e l'informazione delle parti sociali è la condizione sine qua non della revisione.

4.1.3 N. 14 allegato OLL 1

USS, syna, travail.suisse e Unia respingono l'estensione del numero 14 dell'allegato dell'OLL 1 e chiedono di conseguenza la soppressione del primo punto (lavori di risanamento e di sistemazione su strade fortemente trafficate).

4.2 Rappresentanti e organizzazioni dei datori di lavoro: osservazioni generali

Constructionvaud, FVE, FRS e infra suisse approvano interamente la revisione.

CP osserva che l'esigenza di disporre di strade nazionali sicure è grande (e che per questo motivo aumenta il numero di autorizzazioni). SSIC, USI e SSIC Sezione Ticino condividono questa opinione. Le autorità competenti rilasciano le autorizzazioni nella maggior parte dei casi perché sono giustificate dalla protezione dei lavoratori e degli utenti della strada visto il minor traffico durante la notte e la riduzione dell'inquinamento dell'aria; sono dello stesso avviso CP, metal.suisse, SSIC e USI. Infra suisse sottolinea che una perturbazione della circolazione come quella provocata dai cantieri ha ripercussioni negative immediate sull'intero sistema (lavoratori e utenti della strada). Anche AfBN, NSNW, FRS e le unità territoriali I e IX ritengono che la revisione proposta sia comprensibile e corretta. SSIC e USI osservano che la revisione riduce fortemente il rischio d'incidente per i lavoratori e gli utenti della strada.

Secondo infra suisse il lavoro notturno andrebbe chiesto soltanto quando è strettamente necessario perché le piccole e medie imprese, in particolare, non sono in grado di offrirlo. La protezione della salute deve avere la massima priorità. Anche suissepro si esprime a favore di un'applicazione restrittiva del lavoro notturno.

La SSIC Sezione Ticino fa notare che le autorità d'esecuzione della LL, come avviene oggi, avranno comunque il diritto di effettuare, nei singoli casi, controlli aziendali per verificare il rispetto di tutte le disposizioni della LL e delle relative ordinanze riguardanti la protezione dei lavoratori. Aggiunge che i settori economici coinvolti in questo genere di attività sono sottoposti, nella maggior parte dei casi, a contratto collettivo di lavoro, pertanto anche i rappresentanti sindacali attivi nelle rispettive commissioni paritetiche potranno far espletare i controlli di loro competenza.

SSIC e USI puntualizzano che il lavoro notturno comporta per le imprese di costruzione grandi sfide in termini di organizzazione e di personale e che la revisione riduce l'onere amministrativo. Concordano con questa osservazione constructionvaud, FRS, FVE, infra suisse, usam e suissepro. Aumenterebbe inoltre la sicurezza della pianificazione. Anche AfBN, metal.suisse, NSNW, le unità territoriali I e IX accolgono con favore il fatto che si riduca l'onere amministrativo. CP non mette in questione l'onere amministrativo legato al processo di autorizzazione.

4.2.1 Art. 48a cpv. 1 OLL 2

Secondo CP il campo d'applicazione andrebbe esteso anche alla domenica. La SSIC Sezione Ticino è favorevole alla disposizione derogatoria ma avrebbe preferito che il campo d'applicazione non fosse limitato ai lavori a gallerie e ponti. La SSIC condivide questa opinione. metal.suisse suggerisce di considerare un'estensione della deroga alla costruzione di nuove strade nazionali.

Il campo d'applicazione comprende anche i lavori che non vengono effettuati sugli elementi edili citati al capoverso 1 purché siano in diretta relazione con essi e sia rispettato il principio di proporzionalità. Questo vale anche per i cantieri comprendenti gli elementi citati nel capoverso 1 (gallerie o ponti). CP ritiene che questo aspetto non emerga dal testo dell'ordinanza e debba pertanto essere integrato.

Il parere di AG e SG presentato in precedenza per quanto riguarda la distinzione tra unità territoriali e imprese private incaricate della gestione o della realizzazione di progetti è sostenuto anche da AfBN, l'unità territoriale I, NSNW, l'unità territoriale IX e zentras.

4.2.2 Art. 48a cpv. 2 OLL 2

Infrasuisse e FRS ritengono adeguato l'obbligo di notifica affinché possano essere effettuati i controlli. Anche AfBN, NSNW e l'unità territoriale I approvano la sostituzione dell'obbligo d'autorizzazione con l'obbligo di notifica.

CP riconosce lo scopo dell'introduzione dell'obbligo di notifica, ossia di consentire l'accettazione del capoverso 1, ma si dichiara chiaramente contrario. Respingono l'obbligo di notifica anche SSIC, USI, usam e SSIC Sezione Ticino. Secondo l'USI la notifica è contraria al sistema stesso anche se venisse introdotta senza costituire un precedente per altri casi o settori perché solleverebbe la questione della violazione del principio della parità di trattamento. Una disposizione dell'ordinanza non può avere come scopo quello di permettere ai sindacati di chiedere al Cantone su quali cantieri è previsto il lavoro notturno e di chiedere in seguito di chiarire la situazione mediante una decisione di accertamento. Ciò comporterebbe un ulteriore onere amministrativo.

4.2.3 N. 14 allegato OLL 1

CP approva esplicitamente il numero riveduto dell'allegato dell'OLL 1. La SSIC condivide questo parere.

4.3 Altri partecipanti: osservazioni generali

Il PS condivide il parere dei rappresentanti dei lavoratori e respinge la revisione se non vengono integrate le proposte di miglioramento. Chiede inoltre l'introduzione dell'articolo 48b OLL 2 illustrato al punto 4.1.

L'UDC dichiara che la soppressione dell'obbligo d'autorizzazione per i lavori sulle strade nazionali che per motivi di sicurezza tecnica devono essere svolti di notte o di domenica è giustificata. Approva la riduzione di burocrazia che ne risulta.

Alève Mine chiede di non applicare troppo rapidamente le modifiche chieste dai partecipanti alla consultazione perché la popolazione non è in grado di far fronte ad altre proposte. La procedura di consultazione deve essere considerata con un certo distacco e andrebbero prese in considerazione anche altre strategie.

4.3.1 Art. 48a cpv. 1 OLL 2

Il PS condivide il parere dei sindacati e chiede una limitazione del campo d'applicazione alle strade nazionali delle categorie 1 e 2.

L'UDC ritiene invece che sia da valutare la possibilità di estendere il campo d'applicazione alla costruzione di nuove strade nazionali.

4.3.2 Art. 48a cpv. 2 OLL 2

Secondo il PS le autorità competenti dovrebbero comunicare le notifiche in maniera proattiva alle parti sociali. Il capoverso 2 andrebbe quindi completato con la frase menzionata al punto 4.1.2.

4.3.3 N. 14 allegato OLL 1

Il PS respinge l'estensione del numero 14 dell'allegato dell'OLL 1 e chiede che sia soppresso il primo punto.



5 Elenco dei partecipanti alla consultazione

Abbreviazioni utilizzate nel rapporto	Partecipanti
Cantoni	
AG	Regierungsrat des Kantons Aargau
AI	Landammann und Standeskommission des Kantons Appenzell Innerrhoden
AR	Departement Bau und Volkswirtschaft des Kantons Appenzell Ausserrhoden
BE	Regierungsrat des Kantons Bern
BL	Regierungsrat des Kantons Basel Landschaft
BS	Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt
FR	Conseil d'État du Canton de Fribourg
GE	Conseil d'État de la République et Canton de Genève
GL	Volkswirtschaft und Inneres des Kantons Glarus
GR	Regierung des Kantons Graubünden
AIPL	Associazione intercantonale per la protezione dei lavoratori
LU	Bau-, Umwelt-, und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern
NE	Conseil d'État de la République et Canton de Neuchâtel
NW	Landammann und Regierungsrat des Kantons Nidwalden
OW	Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartements VD des Kantons Obwalden
SG	Regierung des Kantons St. Gallen
SH	Baudepartement des Kantons Schaffhausen
SO	Regierungsrat des Kantons Solothurn
TG	Regierungsrat des Kantons Thurgau
TI	Consiglio di Stato



UR	Volkswirtschaftsdirektion des Kanton Uri
VD	Conseil d'État du Vaud
VS	Conseil d'État du Valais
AUSL	Associazione degli uffici svizzeri del lavoro
ZG	Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zug
ZH	Regierungsrat des Kantons Zürich
Organizzazioni, associazioni e altre cerchie interessate	
ACS	Associazione dei Comuni Svizzeri
AfBN	Unità territoriale XI (Cantone di Uri)
constructionvaud	Associazione constructionvaud
CP	Centre Patronal
FRS	strasseschweiz - Verband des Stassenverkehrs routesuisse – Fédération routière suisse
FVE	Fédération vaudoise des entrepreneurs
infra suisse	Federazione delle imprese attive nel settore della costruzione di infrastrutture
metal.suisse	Dachverband der Stahl-, Metall- und Fassaden- bauweise
Mine Alève	Ing. ETH, Finanzdipl. SGMI
NSNW	Unità territoriale VIII
PS	Partito socialista svizzero
SSIC	Società Svizzera degli Impresari-Costruttori
SSIC Sezione Ticino	Società Svizzera degli Impresari-Costruttori Se- zione Ticino
suissepro	Associazione delle società specializzate nella si- curezza e nella protezione della salute sul lavoro
syna	syna - Il sindacato
Travail.Suisse	Organizzazione mantello dei lavoratori
UCS	Unione delle città svizzere
UDC	Unione Democratica di Centro

Unia	Unia – Il Sindacato.
Unità territoriale I	Unità territoriale I (Cantone di Berna)
Unità territoriale IX	Société routes nationales arc jurassien (Cantone di Neuchâtel)
usam	Unione svizzera delle arti e mestieri
USI	Unione svizzera degli imprenditori
USS	Unione sindacale svizzera
zentras	Unità territoriale X (Cantone di Lucerna)