



---

## **Rapporto esplicativo concernente l'avamprogetto del 20 gennaio 2015**

### **relativo alla modifica dei seguenti atti normativi:**

- ordinanza del 1° novembre 2000 concernente l'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada (OATVM)
- ordinanza del 4 novembre 2009 sul trasporto di viaggiatori (OTV)

Modifiche previste con effetto dal 1° agosto 2015

Modifiche e commenti

---





N. registrazione/dossier: BAV-350.0-00001/00001/00004/00001/00002

## 1. Premessa

Dall'entrata in vigore dell'Accordo del 21 giugno 1999<sup>1</sup> fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (Accordo sui trasporti terrestri), le disposizioni applicate dalla Svizzera in materia di accesso al mercato europeo di questi trasporti e in materia di accesso alle professioni di trasportatore su strada equivalgono a quelle dell'Unione europea (UE). Nel frattempo le disposizioni UE sono mutate e ciò ha dato luogo a una revisione della legislazione svizzera.

La normativa europea pertinente è la seguente:

- regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009<sup>2</sup>, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio;
- regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009<sup>3</sup>, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (rifusione);
- regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009<sup>4</sup>, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus.

Il 26 settembre 2014, visto il messaggio del 4 settembre 2013 concernente una modifica del diritto in materia di accesso alle professioni di trasportatore su strada e del diritto penale in materia di trasporti (FF 2013 6175), le Camere federali hanno approvato la modifica dei seguenti atti legislativi:

- legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LPTS; RS 744.10; FF 2014 6319);
- legge federale sul trasporto di viaggiatori (legge sul trasporto di viaggiatori, LTV; RS 745.1; FF 2014 6307).

Il termine di referendum è scaduto il 15 gennaio 2015.

---

<sup>1</sup> RS 0.740.72

<sup>2</sup> GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51; modificato dal regolamento (UE) n. 613/2012, GU L 178 del 10.7.2012, pag. 6

<sup>3</sup> GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72; modificato dal regolamento (UE) n. 612/2012, GU L 178 del 10.7.2012, pag. 5

<sup>4</sup> GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88; modificato dal regolamento (UE) n. 611/2012, GU L 178 del 10.7.2012, pag. 4



N. registrazione/dossier: BAV-350.0-00001/00001/00004/00001/00002

La modifica di queste leggi era intesa principalmente ad adeguare le disposizioni svizzere a quelle UE. La revisione delle ordinanze svizzere in oggetto, permette di salvaguardare anche in futuro, o di consolidarla, l'integrazione della Svizzera nel mercato europeo dei trasporti su strada, grazie all'applicazione di disposizioni equivalenti.

Nei numeri 3.1–3.3 del presente documento sono commentati in dettaglio gli adeguamenti delle ordinanze in oggetto.

## **2. Osservazioni generali**

Gli atti normativi in oggetto disciplinano le autorizzazioni di accesso alle professioni di trasportatore di merci e di viaggiatori su strada.

Un'importante modifica di legge riguarda il trasporto professionale di merci, che è stato sottoposto all'obbligo di licenza già a partire dal peso complessivo di 3,5 tonnellate (contro le 6 tonnellate del diritto previgente). L'attuazione di questa modifica non richiede alcuna precisazione a livello di ordinanza. È tuttavia necessario iscrivere il nuovo tonnellaggio nell'allegato 4 dell'Accordo sui trasporti terrestri. Restano invece invariate le altre deroghe all'obbligo di autorizzazione di cui all'allegato 4 dell'Accordo.

Per ottenere l'autorizzazione di accesso alla professione occorre provare che si dispone della necessaria capacità finanziaria e professionale. L'attuale legislazione svizzera impone già alle imprese di designare una persona responsabile che soddisfi i requisiti di affidabilità e capacità professionale. Per questa figura è stata introdotta l'espressione «gestore dei trasporti», impiegata in ambito UE. Il suo utilizzo è importante ai fini dell'uniformità terminologica del registro elettronico, per il quale è stata creata e ampliata la base legislativa con la modifica e l'introduzione degli articoli 9 e 9a LPTS.

Il registro elettronico è un altro importante oggetto della nuova normativa UE. Il registro accresce la trasparenza fornendo informazioni sui seguenti punti: 1) quali imprese di trasporti su strada dispongono di un'autorizzazione; 2) tipo di autorizzazione: trasporto di merci o di viaggiatori; 3) chi svolge la funzione di gestore dei trasporti; e 4) quanti veicoli appartengono all'impresa. Queste informazioni sono accessibili al pubblico (parte 1 del registro). In Svizzera è già possibile consultare un tale registro, che sarà semplicemente completato con le informazioni relative ai numeri 3 e 4. Riguardo alla parte del registro accessibile al pubblico non sono necessarie disposizioni esecutive a livello di ordinanza.



N. registrazione/dossier: BAV-350.0-00001/00001/00004/00001/00002

Il registro contiene anche – a uso esclusivo delle autorità – dati concernenti la valutazione dell'affidabilità dei gestori dei trasporti (parte 2). Su questi dati può essere comunicata alle autorità estere competenti un'informazione sotto forma di una risposta «affidabile sì/no». L'UE ha inteso assicurare con ciò che un gestore dei trasporti, cui per inaffidabilità sia stata negata l'autorizzazione in un determinato Stato membro, non la ottenga in un altro Stato membro.

### **3. Commenti alle singole modifiche**

#### **3.1 Ordinanza del 1° novembre 2000<sup>5</sup> concernente l'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada (OATVM)**

##### **Art. 1 cpv. 2 Oggetto**

La disposizione in vigore è completata con l'affermazione che le imprese devono avere una sede effettiva e stabile in Svizzera. Si tratta di una semplice precisazione, che non comporta alcuna modifica materiale. Questa formulazione, ripresa dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1071/2009, assicura che le disposizioni svizzere equivalgano al diritto UE.

##### **Art. 2 Prova dell'affidabilità**

Per provare l'affidabilità il trasportatore su strada richiedente deve presentare un estratto del casellario giudiziale. L'affidabilità è valutata in base ai criteri stabiliti dalla legge. Secondo l'articolo 5 LPTS una persona è ritenuta affidabile se non ha commesso infrazioni gravi e ripetute alle regolamentazioni in vigore sulle condizioni di retribuzione e di lavoro, in particolare sulle ore di guida e di riposo degli autisti, alle disposizioni sulla sicurezza della circolazione stradale e alle disposizioni sulla costruzione e l'equipaggiamento dei veicoli stradali, in particolare quelle sul peso e le dimensioni degli stessi. La persona interessata non deve inoltre essere stata condannata per aver commesso un crimine. Secondo l'articolo 8 LPTS l'autorizzazione è ritirata se sono state violate più volte o gravemente le disposizioni sulla circolazione stradale.

---

<sup>5</sup> RS 744.103



N. registrazione/dossier: BAV-350.0-00001/00001/00004/00001/00002

La Commissione europea prevede di emanare, nell'interesse della trasparenza e della concorrenza leale, un elenco di categorie, tipi e livelli di gravità delle infrazioni gravi alle norme dell'Unione che possono comportare il disconoscimento dell'affidabilità. Tali infrazioni possono dare luogo a una procedura amministrativa nazionale che, a discrezione dell'autorità competente, può portare alla perdita dell'affidabilità da parte del gestore dei trasporti o dell'impresa di trasporti su strada. Nel diritto svizzero l'elenco summenzionato è da intendersi come ausilio per la valutazione se siano state commesse infrazioni gravi o ripetute secondo l'articolo 5 capoverso 1 lettera b LPTS; nell'articolo 2 capoverso 2 OATVM si rimanda perciò al regolamento (UE) n. .../.. della Commissione del .....<sup>6</sup>

### **Art. 3** Prova della capacità finanziaria

Per la prova della capacità finanziaria di un'impresa di trasporti su strada fanno stato il capitale proprio e le riserve. Secondo l'articolo 3 capoverso 1 OATVM la capacità finanziaria è dimostrata se il capitale proprio e le riserve dell'impresa ammontano almeno a 14 400 franchi per il primo veicolo e a 8000 franchi per ogni veicolo ulteriore. Se il capitale proprio e le riserve non raggiungono tali importi, la prova della capacità finanziaria può essere data mediante garanzia di banca: è pertanto possibile attestare anche in questo modo la necessaria capacità finanziaria e soddisfare quindi questo criterio.

Modifica rispetto al diritto vigente

È stralciata la possibilità, attualmente concessa, di dimostrare la capacità finanziaria per mezzo di una fideiussione. Si è infatti constatato che la fideiussione solidale per le persone fisiche, oltre a essere utilizzata molto di rado, è uno strumento che crea incertezze.

### **Art. 4** Prova della capacità professionale

Questo articolo è stato sottoposto a modifiche redazionali. Nella lettera d l'attuale denominazione del diploma federale di «Responsabile del trasporto stradale diplomato» è affiancata da quella nuova di «Responsabile del trasporto e della logistica diplomato». L'aggiunta della «o» assicura che siano contemplati sia i titolari del primo diploma sia quelli del diploma di nuova denominazione.

### **Art. 4a** Prove specifiche per il gestore dei trasporti

---

<sup>6</sup> Il regolamento non è stato ancora adottato in via definitiva dall'UE.



N. registrazione/dossier: BAV-350.0-00001/00001/00004/00001/00002

#### L'impresa di trasporti su strada quale «società unipersonale»

Per ottenere l'autorizzazione a esercitare la professione di trasportatore su strada occorre adempiere le condizioni di affidabilità, capacità finanziaria e capacità professionale (cfr. art. 3 segg. LPTS). Una persona fisica che opera da sola («società unipersonale») deve soddisfare essa stessa questi requisiti ed è quindi ritenuta anche il gestore dei trasporti. Il nome del gestore dei trasporti è riportato nel registro elettronico.

#### L'impresa di trasporti su strada quale «impresa»

Se l'autorizzazione a esercitare la professione di trasportatore su strada è richiesta da un'impresa, la capacità finanziaria è valutata sulla base del capitale proprio e delle riserve dell'impresa. Le condizioni di affidabilità e capacità professionale, invece, possono essere adempiute, per definizione, soltanto da una persona fisica. L'impresa designa pertanto un gestore dei trasporti che soddisfi questi due requisiti. Il diritto previgente prevedeva già queste due condizioni; con la revisione, la persona che deve adempierle non si chiama più «persona responsabile» ma «gestore dei trasporti», termine introdotto negli Stati UE per designare in maniera uniforme questa figura. Secondo l'articolo 4 capoverso 2 LPTS il gestore dei trasporti deve avere un rapporto d'impiego o di mandato con l'impresa.

Secondo l'articolo 4 capoverso 5 LPTS il gestore dei trasporti incaricato mediante mandato può gestire le attività di trasporto di al massimo quattro imprese diverse esercitate con un parco complessivo comprendente al massimo cinquanta veicoli. Il numero massimo di cinquanta veicoli si applica soltanto se il gestore dei trasporti opera per diverse imprese, a prescindere dal fatto che questi abbia un rapporto di mandato o d'impiego a tempo parziale con esse: la discriminante è che svolga la sua attività per diversi trasportatori. Il numero massimo definito garantisce che il gestore dei trasporti possa effettivamente far fronte alle sue responsabilità nei confronti delle varie imprese.

A contrario, non è necessario stabilire un numero massimo di veicoli qualora il gestore dei trasporti operi per una sola impresa, sulla base di un mandato o di un rapporto d'impiego: in questo caso il parco veicoli può comprendere anche più di cinquanta unità. Sarà allora compito dell'impresa definire le competenze interne e le corrispondenti responsabilità in modo che sia garantita la sicurezza dell'esercizio.

Le disposizioni in oggetto sono intese ad assicurare che al momento della presentazione della domanda l'impresa confermi per iscritto che il gestore dei trasporti svolge effettivamente e stabilmente per essa le attività dichiarate. Assieme alla domanda l'impresa di trasporti su strada deve inoltrare all'Ufficio federale dei trasporti (UFT) una convenzione scritta che indica i compiti e le responsabilità del gestore dei trasporti e in cui si conferma che questi svolge effettivamente e stabilmente i compiti indicati e ne è responsabile. L'UFT non verifica i singoli compiti e le singole attività: ciò rientra nell'ambito di competenza e di responsabilità dell'impresa. Se la convenzione è integrata nel contratto



N. registrazione/dossier: BAV-350.0-00001/00001/00004/00001/00002

di lavoro, l'impresa richiedente può inoltrare semplicemente una copia del contratto. In caso contrario, va confermato per iscritto il rapporto d'impiego o di mandato. L'impresa è libera nella scelta del procedimento.

#### **Art. 5**                   Svolgimento dell'esame

Attualmente il programma d'esame corrisponde a quello previsto dalla direttiva 96/26/CE. Quest'ultima è stata abrogata dall'UE e le materie d'esame figurano ora nell'allegato I del regolamento (CE) n. 1071/2009, che sostituisce la direttiva. Poiché le materie stesse non cambiano, occorre semplicemente aggiornare i rimandi.

Secondo il diritto vigente, per principio in Svizzera chiunque è ammesso all'esame. Nel capoverso 2<sup>bis</sup> si stabilisce che il certificato di capacità è rilasciato soltanto a chi è domiciliato o lavora in Svizzera. Questa disposizione, introdotta in analogia alla normativa UE, impedisce che l'esame professionale sia sostenuto all'estero perché ritenuto più facile.



N. registrazione/dossier: BAV-350.0-00001/00001/00004/00001/00002

### **Nuova sezione 3c: Registro per la valutazione dell'affidabilità dei gestori dei trasporti**

#### **Art. 6e**            Dati per l'identificazione

L'UFT tiene un registro che contiene le informazioni necessarie per valutare l'affidabilità di un gestore dei trasporti definita dall'articolo 5 LPTS. Ai fini dell'identificazione della persona vengono registrati nome e cognome, data di nascita, luogo d'origine o di nascita e indirizzo. L'elenco comprende il luogo di nascita poiché in alcuni Stati è questo a fare stato e non il luogo d'origine.

#### **Art. 6f**            Accesso mediante procedura di richiamo

Con l'introduzione dell'articolo 9a LPTS è stata creata la base legislativa per poter comunicare alle autorità competenti degli Stati membri dell'UE e di Stati terzi, conformemente agli accordi applicabili, le informazioni di cui alle lettere a (dati necessari all'identificazione della persona interessata), e (la persona non soddisfa più i requisiti relativi all'affidabilità, ossia non può più svolgere l'attività di gestore dei trasporti) e f (l'autorizzazione dell'impresa di trasporti su strada interessata è stata ritirata).

Nella disposizione dell'ordinanza in oggetto l'autorità competente all'estero è precisata mediante un rinvio diretto all'articolo 18 del regolamento (CE) 1071/2009: secondo questo articolo gli Stati membri dell'UE designano un punto di contatto nazionale incaricato di scambiare informazioni con gli altri Stati membri per quanto riguarda l'applicazione delle relative disposizioni. In questo modo si assicura che le informazioni richiamabili siano rese accessibili soltanto alle autorità effettivamente competenti. Per poter richiamare un'informazione contenuta nella banca dati, l'autorità competente all'estero deve comunicare previamente all'UFT la persona di contatto designata a questo proposito, dopodiché l'UFT rilascia a quest'ultima la necessaria autorizzazione. Nell'ordinanza si specifica inoltre che il diritto di accesso mediante procedura di richiamo concerne anche gli Stati SEE, che pure applicano il regolamento (CE) n. 1071/2009 e designano un punto di contatto a questo riguardo.

L'autorità estera competente per l'accesso alle professioni di trasportatore su strada disporrà così di maggiori elementi per valutare se la persona richiedente adempie i requisiti relativi all'affidabilità stabiliti per i gestori dei trasporti. In tal modo si esclude il rischio che un gestore dei trasporti che non soddisfa più questi requisiti ottenga l'autorizzazione in un altro Stato.

La legge prevede già la possibilità di rendere i dati in oggetto accessibili alle autorità competenti mediante procedura di richiamo. L'UFT ne ha esaminato l'attuazione in forma elettronica.

#### **Art. 6g**            Diritto d'accesso e di rettifica



N. registrazione/dossier: BAV-350.0-00001/00001/00004/00001/00002

Questo articolo disciplina il diritto d'accesso e di rettifica delle persone interessate per quanto concerne i dati che le riguardano. La rettifica può implicare la cancellazione se la registrazione è sprovvista di base legale o quando quest'ultima è venuta a cadere.

**Art. 6h**            Disposizione penale

Sul piano materiale, questa nuova disposizione non amplia la fattispecie penale: infatti, già attualmente chi non esibisce l'attestato di conducente è punito, sulla base dell'articolo 11 lettera b LPTS, in quanto viola l'articolo 6d OATVM. Cade semplicemente, in questo caso, l'obbligo di emanare una decisione con comminatoria della multa.

**Art. 7**            Informazione delle autorità estere

Secondo l'attuale articolo 7 OATVM l'UFT informa l'autorità competente all'estero se un'infrazione commessa in Svizzera può comportare il ritiro dell'autorizzazione. L'UFT riceve le denunce delle autorità svizzere in forma cartacea e le inoltra immutate all'autorità competente all'estero. Le modalità d'informazione rimangono per ora invariate.

Purtuttavia, con la modifica in oggetto si creano le basi per consentire anche in questi casi l'informazione per via elettronica, qualora l'applicazione del registro elettronico dovesse farla apparire opportuna.

**3.2. Ordinanza del 4 novembre 2009<sup>7</sup> sul trasporto di viaggiatori (OTV)**

**Art. 6**

Adeguamento redazionale della lettera d; concerne soltanto il testo francese.

**Art. 8**

---

<sup>7</sup> RS 745.11



N. registrazione/dossier: BAV-350.0-00001/00001/00004/00001/00002

Adeguamento redazionale della lettera f; concerne soltanto il testo francese.

#### **Art. 44** Condizioni per il rilascio

Cpv. 1 lett. b, c e d

L'articolo 44 elenca le condizioni per il rilascio dell'autorizzazione. L'articolo viene adeguato alle nuove disposizioni del regolamento (CE) n. 1073/2009 in modo da garantire anche in futuro l'applicazione delle stesse condizioni dell'UE. Nello specifico sono stralciate le lettere b e d ed è modificata la lettera c.

Secondo la nuova lettera c non deve risultare gravemente compromessa l'esistenza di un'offerta di trasporto gestita in base a un contratto di servizio pubblico, ossia in particolare un'offerta di trasporto ordinata dalla Confederazione o dai Cantoni nel traffico regionale viaggiatori transfrontaliero. L'adeguamento comporta una liberalizzazione rispetto alla situazione attuale. All'atto pratico è assai difficile dimostrare che un'autolinea autorizzata risulterebbe pregiudicata. La modifica delle disposizioni dell'UE risponde in tal senso a un reale bisogno che si è evidenziato anche in Svizzera, ragion per cui si ritiene opportuno recepirla.

#### **Art. 58a** Sistemi d'informazione sui viaggiatori senza titolo di trasporto valido: trattamento dei dati, accesso e sicurezza dei dati

Secondo l'articolo 20a LTV le imprese titolari di una concessione (cpv. 1) e l'associazione di categoria (cpv. 5) possono gestire un sistema d'informazione sui viaggiatori senza titolo di trasporto valido. A questo proposito con l'articolo 58a OTV vengono emanate le seguenti disposizioni esecutive.

Cpv. 1

Per gli stranieri viene registrato il luogo di nascita nel Paese d'origine anziché il luogo d'origine.

Cpv. 2

Conformemente al principio di proporzionalità, anche in seno a un'impresa i dati non devono essere accessibili a più persone del necessario.

Cpv. 3



N. registrazione/dossier: BAV-350.0-00001/00001/00004/00001/00002

L'articolo 20a LTV obbliga il gestore del sistema d'informazione a comunicare le mutazioni. Il capoverso 3 prevede il corrispondente obbligo di rettifica per l'impresa che richiama i dati. Tale obbligo, derivante dall'articolo 5 della legge sulla protezione dei dati (LPD; RS 235.1), si applica naturalmente soltanto se l'impresa conserva i dati richiamati.

Cpv. 4

Il gestore del sistema d'informazione e le imprese che ne richiamano i dati devono adottare gli accorgimenti del caso per garantire che i dati stessi possano essere richiamati soltanto da persone autorizzate.

**Art. 58b** Sistemi d'informazione sui viaggiatori senza titolo di trasporto valido:  
accesso e rettifica

Cpv. 1

Secondo l'articolo 5 capoverso 2 LPD ogni persona interessata può richiedere la rettifica di dati personali inesatti. La rettifica implica la cancellazione se la registrazione è sprovvista di base legale o quando quest'ultima è venuta a cadere.

Il termine per la cancellazione (senza indugio, dopo due anni o dopo dieci anni) è disciplinato dall'articolo 20a capoverso 4 LTV. Il termine decorre dal momento della verifica.

Cpv. 2

È sufficiente verificare una volta al mese se vi sono dati da cancellare in quanto risalenti a più di due o dieci anni fa. La disposizione del capoverso 2 non riguarda i dati da cancellare senza indugio.



N. registrazione/dossier: BAV-350.0-00001/00001/00004/00001/00002

### **3.3. Ordinanza del 10 novembre 2004<sup>8</sup> concernente la comunicazione di decisioni penali cantonali**

L'abrogazione dell'articolo 88a capoverso 2 della legge sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101) ha reso necessaria l'indicazione della Lferr nell'articolo 3 dell'ordinanza concernente la comunicazione di decisioni penali cantonali. Nel contempo va stralciata la menzione della Lferr dall'allegato della stessa ordinanza.

Nell'articolo 3 dell'ordinanza va altresì indicata la legge sugli impianti a fune (LIFT; RS 743.01), ma soltanto per quanto riguarda gli impianti che rientrano nell'ambito di vigilanza dell'UFT, ossia quelli titolari di una concessione o sottoposti all'obbligo di concessione.

Non è invece necessario menzionare la LTV o la LPTS: infatti, a differenza della Lferr e della LIFT, in questi due settori l'UFT, oltre a esercitare la vigilanza, è pure competente per il perseguimento e il giudizio delle relative infrazioni.

---

<sup>8</sup> RS 312.3