

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

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

konsultationen@bav.admin.ch


Procedura di consultazione concernente la Legge federale sui trasporti internazionali su strada di persone e di merci

Gentili signore,
egregi signori,

abbiamo ricevuto la vostra lettera del 23 febbraio 2022 in merito alla summenzionata procedura di consultazione e, ringraziamo per l'opportunità che ci viene offerta di esprimere il nostro giudizio per il tramite dell'allegato questionario.

Vogliate gradire, gentili signore, egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente

Claudio Zali

Il Cancelliere

Arnaldo Coduri

Allegato:

- questionario

Copia a:

- Dipartimento delle istituzioni (di-dir@ti.ch)
- Dipartimento delle finanze e dell'economia (dfe-dir@ti.ch)
- Segreteria generale del Dipartimento delle istituzioni (di-sg.ap@ti.ch)
- Sezione della circolazione (di-sc.direzione@ti.ch)
- Sezione della popolazione (di-sp.direzione@ti.ch)
- Polizia cantonale (polizia-segr@polca.ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in Internet

Questionario relativo all'avamprogetto di legge federale sui trasporti internazionali di viaggiatori e di merci su strada - Risposte da parte della Polizia cantonale, 21 marzo 2022

Obiettivi

1. Condividete l'obiettivo generale dell'avamprogetto di allineare le disposizioni svizzere in materia di trasporto su strada a quelle europee e di promuovere in tal modo un trasporto su strada equo, competitivo e sostenibile?

Si.

Misure

Accesso al mercato e alla professione

2. Ritenete opportuna la proposta di estendere l'obbligo di disporre di una licenza unicamente alle imprese di trasporto su strada svizzere che impiegano veicoli con un peso totale tra 2,5 e 3,5 tonnellate nel traffico transfrontaliero?

Si.

3. Come giudicate l'idea di estendere il suddetto obbligo anche alle imprese di trasporto su strada svizzere che impiegano tali veicoli nel traffico interno?

Riteniamo corretta la proposta.

4. Siete d'accordo che siano prese delle misure per un miglior controllo delle cosiddette «società bucalettere» e create le condizioni legali per l'accesso al corrispondente modulo del sistema d'informazione del mercato interno (IMI)?

Si.

5. Ritenete siano necessarie ulteriori misure concernenti l'accesso al mercato e alla professione nell'ambito del campo d'applicazione della legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LPTS)?

No.

Disposizioni sul distacco di lavoratori e assistenza

6. Siete d'accordo che la Svizzera recepisca in parte la direttiva (UE) 2020/1057 (cfr. variante 3 al n. 2.2.1 del rapporto esplicativo del Consiglio federale)? Ciò permetterebbe di attuare l'assistenza, le esigenze amministrative e le misure di controllo (procedura di notifica) nel diritto svizzero sui lavoratori distaccati. I distacchi continueranno tuttavia ad essere definiti dalla direttiva europea sul distacco di lavoratori e dalla legge attuale sui lavoratori distaccati, con conseguente divergenza rispetto al campo d'applicazione della direttiva (UE) 2020/1057.

Si.

Allineandoci alle riflessioni del Consiglio Federale, allo stato attuale delle cose, non intravediamo particolari problemi all'adozione della variante 3 che prevede il recepimento soltanto delle disposizioni riguardanti gli obblighi amministrativi, le misure di controllo e l'assistenza amministrativa. Per un distacco nel trasporto su strada si applicherebbe l'art. 1 LDist, il che consentirebbe di verificare il rispetto delle condizioni salariali e lavorative minime in Svizzera e di

osservare il settore ai sensi dell'articolo 360b CO nel quadro delle misure collaterali. Siamo inoltre coscienti che l'attuazione in loco dei controlli nell'ambito delle misure collaterali richiederebbe una collaborazione con la Polizia. Come già oggi avviene in seno alla stessa i controlli avvengono nell'ambito delle normali verifiche del traffico stradale o su parcheggi usati di frequente.

Anche per quanto attiene l'assistenza amministrativa da parte della Svizzera limitata ai lavoratori distaccati nel settore del trasporto su strada nel quadro della direttiva (UE) 2020/1057 e dell'Accordo sui trasporti Terrestri, tenuto conto dell'onere limitato - che nel rapporto esplicativo allegato è stimato tra i 25 e i 50 casi all'anno in tutta la Svizzera - non intravediamo ostacoli di particolare rilievo.

Con la variante 3 (recepimento parziale della Direttiva UE) il progetto di modifica della LDist si limita quindi all'introduzione di una base per lo scambio di informazioni e per l'assistenza amministrativa da parte della Svizzera nel campo di applicazione della direttiva, mentre le modifiche giuridiche per gli altri ambiti (procedura di notifica, misure di controllo) dovranno essere effettuate in un secondo momento, eventualmente nel quadro dell'introduzione dell'IMI, qualora si giungesse a un accordo con l'UE in merito al sistema.

A titolo abbondanziale osserviamo che, nell'ambito della procedura di notifica, dobbiamo attualmente tenere conto della *Circolare SEM-SECO concernente le prescrizioni del diritto in materia di stranieri applicabili ai trasportatori/agli autisti i cui servizi sono liberalizzati in virtù di accordi internazionali* (data del 28.02.2017). In pratica, dal 1° marzo 2017 soltanto i trasportatori / gli autisti stranieri che forniscono regolari servizi passeggeri (traffico di linea) a bordo di autobus o pullman soggiacciono alla procedura di notifica o del permesso di lavoro. I trasporti di viaggiatori per fini turistici, i servizi di trasporto per ferrovia e i servizi di trasporto merci sono esentati dalla procedura di notifica

7. Come giudicate invece le varianti che prevedono rispettivamente il recepimento completo della direttiva (UE) 2020/1057 (cfr. variante 1 al n. 2.2.1 del rapporto esplicativo) o di non recepirla (variante 2)?

Per le motivazioni già esposte alla domanda 6, riteniamo che il recepimento completo della direttiva (UE) 2020/1057 potrebbe generare una distorsione della concorrenza nei confronti delle imprese di trasporto su strada indigene, tenuto conto che non sarebbe più possibile assicurare per i trasporti su strada transfrontalieri dall'UE l'applicazione dei salari minimi e l'osservazione delle condizioni salariali e lavorative usuali per il luogo, la professione e il ramo ai sensi dell'articolo 360b CO. Rispettivamente, con la variante 2 non sarebbe necessaria alcuna modifica della LDist. Per i trasporti transfrontalieri nell'UE e in Svizzera si continuerebbe ad applicare l'ALC, ciò significa che la Svizzera non recepirebbe l'articolo 1 della direttiva (UE) 2020/1057 né la definizione riguardante il distacco né gli obblighi amministrativi e le misure di controllo, venendosi a creare - anche in questo caso - una situazione giuridica diversa con l'UE per quanto riguarda il distacco nel settore dei trasporti.

Ripercussioni

8. Oltre alle ripercussioni riportate nel rapporto esplicativo (per la Confederazione, i Cantoni, i Comuni, l'economia, ecc.) ravvisate ulteriori effetti degni di nota?

No.

Altre osservazioni

9. Avete osservazioni sugli altri temi dell'avamprogetto o ritenete che manchino elementi importanti?

No.