



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

UFT, gennaio 2013 wej

---

# **Trasporto dei tifosi; modifica della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV)**

## **Sintesi dei risultati della procedura di consultazione**

---

N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-04-23/217



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-04-23/217

## Indice

1	In generale .....	3
2	Pareri inoltrati .....	3
3	Panoramica .....	3
4	Valutazione globale .....	4
5	Risposte alle domande poste in sede di consultazione .....	6
5.1	Domanda 1 .....	6
5.2	Domanda 2 .....	7
6	Pareri sui singoli articoli di legge .....	9
6.1	Articolo 12 capoverso 2 LTV .....	9
6.2	Articolo 12a capoverso 1 LTV .....	10
6.3	Articolo 12a capoverso 2 LTV .....	11
6.4	Articolo 12a capoversi 3 e 4 LTV .....	12
6.5	Articolo 12a capoverso 5 LTV .....	13
	Allegato: elenco dei pareri inoltrati nell'ambito della procedura di consultazione.....	14



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-04-23/217

## 1 In generale

Il 15 giugno 2012 il Consiglio federale ha avviato la procedura di consultazione sulla modifica della legge sul trasporto di viaggiatori. Gli organismi interessati sono stati invitati a prendere posizione sul progetto entro l'11 ottobre 2012. Il presente documento considera i pareri pervenuti all'Ufficio federale dei trasporti (UFT) entro il 28 novembre 2012.

Sono stati invitati a partecipare 82 organismi, tra cui i 26 Cantoni, quattro Conferenze cantonali, 13 partiti politici, tre associazioni nazionali di Comuni, città e regioni di montagna, 11 associazioni economiche e 25 organizzazioni.

Tra gli organismi consultati hanno risposto 25 Cantoni, la Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia (CDDGP), 6 partiti politici, le associazioni nazionali dei Comuni e delle Città, 4 associazioni economiche, 12 organizzazioni e altri 3 soggetti interessati, per un totale di 53 pareri.

## 2 Pareri inoltrati

	<b>Totale destinatari</b>	<b>Risposte</b>	<b>di cui senza commenti sul contenuto</b>
Cantoni / Conferenze cantonali	30	26 (25 Cantoni e una Conferenza cantonale)	
Partiti politici	13	6	
Associazioni nazionali di Comuni, città e regioni di montagna	3	2	1
Associazioni economiche	11	4	1
Organizzazioni	25	12	
Altri / pareri spontanei		3	
<b>Totale</b>	<b>82</b>	<b>53</b>	<b>2</b>

## 3 Panoramica

La maggior parte dei partecipanti alla consultazione approva la modifica della legge sul trasporto di viaggiatori, in particolare l'allentamento dell'obbligo di trasporto. Vi sono però due fronti distinti: da un lato i Cantoni e le imprese di trasporto che sostengono il progetto, dall'altra le organizzazioni che lo



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-04-23/217

respingono. La maggioranza ritiene che il progetto sia difficilmente realizzabile. Da più parti si chiede un controllo dei tifosi prima che questi accedano ai treni (ossia sui marciapiedi o agli accessi ai marciapiedi), mentre altri considerano questo tipo di controllo non praticabile. Alcune organizzazioni ritengono inoltre che l'eventuale arbitrarietà nel controllo dei tifosi sia un aspetto problematico, in quanto non è chiaro quali siano gli elementi distintivi che permettono di individuare un tifoso. Alcuni chiedono che le famiglie e i gruppi pacifici possano continuare a utilizzare i treni normali. Circa un terzo dei partecipanti sostiene il modello di partenariato introdotto dal club dello «Young Boys» e auspica che sui treni speciali i tifosi siano scortati da accompagnatori della squadra ospite. Molti ritengono che il biglietto combinato sia una buona soluzione.

Circa la metà degli organismi consultati auspica un obbligo generalizzato di noleggiare un treno speciale, mentre l'altra metà preferirebbe un obbligo limitato alle squadre ospiti. I partecipanti favorevoli all'obbligo limitato alle squadre ospiti sostengono che questa soluzione rafforzerebbe il senso di appartenenza alla squadra, mentre quelli contrari adducono che le partite si disputano anche fuori casa o in campo neutro.

Secondo alcuni partecipanti, nell'articolo 12 capoverso 2 LTV, i concetti di salute e di ordine pubblico non sono definiti in modo sufficientemente preciso. Quanto all'articolo 12a capoverso 1 LTV, sono soprattutto le imprese di trasporto a chiedere che venga completato. In particolare, auspicano una definizione precisa di ciò che si intende per veicolo speciale e chiedono che le associazioni sportive possano essere chiamate a partecipare finanziariamente alle spese supplementari di sicurezza e di pulizia.

La maggior parte dei partecipanti accetta il principio della responsabilità dei club sportivi per i danni causati dai tifosi sui treni speciali. Alcuni vorrebbero che i club rispondessero anche dei danni causati sui treni normali (nel caso in cui ai tifosi venga messo a disposizione un treno speciale per i loro spostamenti).

#### **4 Valutazione globale**

<b>Sì di massima</b>	<b>No</b>	<b>Posizione ambivalente / ri-serve</b>
<b>34</b>	<b>7</b>	<b>9</b>



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-04-23/217

<i>AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH, CDDGP, FFS, VBZ, BLS, UTP, UCS, PBD, PPD, PEV, PLR, PS, UDC, LITRA</i>	<i>BL, Swisolympic, ASF, Farnarbeit, Referendum BWIS, dirittifondamentali.ch, Centre Patronal,</i>	<i>JU, OW, SG, Pro Bahn, SSP/VPOD, SEV, USS, FSIH, M. Meinsinger</i>
---	--	--

La grande maggioranza dei Cantoni sostiene le modifiche proposte, mentre BL le respinge nettamente. Pur appoggiando gli sforzi per trovare una soluzione ai problemi legati al trasporto di tifosi con i mezzi pubblici, SG ritiene che sia sufficiente una normativa più snella per obbligare i gruppi di tifosi dei club sportivi a utilizzare i treni speciali e per disciplinare la questione della responsabilità in caso di danni. Basterebbe sospendere l'obbligo di trasporto dei tifosi e costringere i club a noleggiare veicoli speciali per le partite fuori casa. Al si chiede se non sia necessario inasprire ulteriormente la LTV. Il diritto a essere trasportato verrebbe allora meno per chiunque si comportasse in modo chiaramente inappropriato pur essendo in possesso di un titolo di trasporto valido.

FFS è favorevole alle modifiche della LTV. VBZ appoggia l'orientamento proposto, ma auspica che i gruppi pacifici possano continuare a viaggiare sulle corse conformi all'orario. BLS sostiene in particolare l'allentamento dell'obbligo di trasporto.

UTP accoglie con favore la modifica dell'articolo 12a LTV. Pro Bahn non è contraria all'introduzione del nuovo articolo 12a, ma ritiene che le eventuali sanzioni debbano essere applicate, con prudenza e moderazione, solo dopo un attento esame. Occorre inoltre consolidare i progressi compiuti nel lavoro sociale con i tifosi e nei colloqui tra città, polizia e associazioni sportive. L'articolo 12a LTV andrà applicato solo quando le misure attuali non saranno più efficaci o addirittura risulteranno controproducenti.

Anche secondo SEV l'impiego di un treno speciale va visto come ultima ratio. La minaccia di introdurre l'obbligo di utilizzare un treno speciale rafforza la posizione negoziale delle imprese di trasporto nella ricerca di una soluzione consensuale con l'associazione sportiva. SEV vorrebbe che l'ordinanza stabilisse in modo concreto e dettagliato le misure considerate sufficienti.

SSP/VPOD e USS dubitano che le modifiche proposte siano adatte a tenere sotto controllo i rischi legati al vandalismo dei tifosi e ritengono che non siano né proporzionate né adatte a raggiungere gli obiettivi perseguiti.

Tutti i partiti, senza eccezioni, accolgono con favore il progetto. UDC fa tuttavia notare che la modifica rappresenta una notevole ingerenza nella libertà personale.



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-04-23/217

I gruppi di interesse delle associazioni sportive (Swissolympic, ASF, FSIH, Fanarbeit e Referendum BWIS) respingono compatti le modifiche proposte. ASF ritiene che il testo di legge non soddisfi i principi dello Stato di diritto e lo considera sproporzionato: esso, infatti, non permette di raggiungere l'obiettivo prefissato e l'entità delle misure ammesse è eccessiva. Swissolympic e Fanarbeit sono entrambe del parere che occorra trovare o portare avanti soluzioni condivise. Nella discussione sul trasporto dei tifosi, FSIH avrebbe auspicato un migliore coordinamento tra la Confederazione e la CDDGP.

Dirittifondamentali.ch e Referendum BWIS respingono con fermezza le modifiche proposte e ritengono che il progetto si basi su indicazioni errate per quanto riguarda i danni materiali ai treni utilizzati per il trasporto dei tifosi. Criticano la modifica della LTV, in quanto introduce una misura di sicurezza per tenere lontano le persone indesiderate dalle manifestazioni sportive e dalle stazioni. Poiché la Confederazione non ha competenze di polizia, la nuova disposizione risulterebbe anticostituzionale. Dirittifondamentali.ch sostiene che il Concordato sulle misure contro la violenza in occasione di manifestazioni sportive offre già sufficienti possibilità per allontanare le persone indesiderate dalle manifestazioni sportive e deplora che le imprese di trasporto possano rifiutarsi di trasportare i tifosi di un club senza formalità e senza possibilità di opposizione.

USAM è favorevole alla modifica della LTV, mentre il Centre Patronal è contrario. USAM ritiene che la modifica permette di tutelare meglio i passeggeri e i collaboratori delle imprese di trasporto, mentre il Centre Patronal chiede che il progetto venga rielaborato, in particolare per quanto riguarda l'aspetto della responsabilità.

## **5 Risposte alle domande poste in sede di consultazione**

### **5.1 Domanda 1**

*È opportuno obbligare solo l'associazione sportiva (club) ospite, anziché le associazioni sportive in generale, a noleggiare un mezzo di trasporto speciale per i tifosi?*

Poco più della metà dei partecipanti auspica che solo il club ospite sia obbligato a noleggiare un veicolo speciale. Sostiene in particolare che, da un lato, i tifosi si sentirebbero più legati alla loro squadra e che, dall'altro, il club dovrebbe occuparsi attivamente delle trasferte dei suoi tifosi. Quasi la metà dei partecipanti, invece, vorrebbe introdurre un obbligo generale per i club sportivi. Spesso viene menzionato il problema delle trasferte fuori casa o in campo neutro.

Al segnala che l'attuazione non è semplice e SO propone una formulazione potestativa. BS vorrebbe obbligare solo il club ospite, ma chiede regole speciali per le partite in campo neutro. SG propone di



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-04-23/217

introdurre l'obbligo di mettere a disposizione un treno speciale per entrambi i club, cui associare l'obbligo di informare la polizia in modo da garantire un dispositivo di sicurezza ottimale.

Tutti i partiti politici eccetto il PBD sostengono la proposta di introdurre l'obbligo solo per il club ospite. Secondo il PBD il concetto di «associazione sportiva ospite» limita le possibilità nel caso di importanti partite in cui non c'è un club ospite vero e proprio. In tal caso non sarebbe possibile applicare l'obbligo di noleggiare un treno speciale.

ASF e [dirittifondamentali.ch](http://dirittifondamentali.ch) vorrebbero introdurre l'obbligo solo per il club ospite: ci si attende, infatti, che solo i tifosi della squadra ospite si spostino con i trasporti pubblici. Inoltre, la prassi adottata finora ha dato buoni risultati.

Centre Patronal chiede che venga introdotta una disposizione secondo cui sono le imprese di trasporto a dover offrire ai tifosi una possibilità di trasporto al di fuori delle corse regolari.

UCS sottolinea la peculiarità del sistema proposto, in base al quale l'autorizzazione è rilasciata al club della squadra che gioca in casa, mentre spetta al club ospite gestire la questione del trasporto dei tifosi. Rileva inoltre che non è chiaro come si potrà creare una base legale per obbligare i club sportivi ad adempiere il loro obbligo.

<b>Solo club ospiti</b>	<b>Obbligo generale</b>	<b>Nessuna opinione chiara</b>
<b>19</b>	<b>15</b>	<b>4</b>
<i>AI, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, TG, PPD, PEV, PLR, PS, ASF, <a href="http://dirittifondamentali.ch">dirittifondamentali.ch</a>, Centre Patronal, USAM</i>	<i>AG, BE, BL, SH, SZ, TI, ZG, ZH, FFS, VBZ, UTP, LITRA, SSP/VPOD, USS, PBD</i>	<i>SO, VD, Centre Patronal, UCS</i>

## 5.2 Domanda 2

*Qual è il vostro parere in merito all'attuabilità delle misure proposte? Ovvero, come si può assicurare che i tifosi ai quali non si applica (più) l'obbligo di trasporto siano effettivamente esclusi dai trasporti regolari?*



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-04-23/217

Secondo 26 dei 47 pareri pervenuti, le misure proposte sono impraticabili o difficilmente attuabili. Sono state avanzate poche proposte in merito all'attuazione della sospensione dell'obbligo di trasporto. Per AG, BE e SO l'introduzione di una **banca dati** o di un registro analogo al rilevamento delle generalità dei passeggeri sprovvisti di titolo di trasporto valido rappresenta una possibilità di registrare e identificare i tifosi per i quali non si applica l'obbligo di trasporto. Vari partecipanti alla consultazione (BE, GR, SO, PBD) considerano possibile l'attuazione delle misure solo se i **controlli dei gruppi si svolgono sul marciapiede del binario o agli accessi al binario**, mentre altri (AG, Fanarbeit, dirittifondamentali.ch) lo escludono esplicitamente. AG e BE partono dal presupposto che questa misura non comporterà costi supplementari per i Cantoni e i Comuni. BL, JU, SH, SO, TG e ZH come pure FFS, VBZ, LITRA, CDDGP, UCS, PLR e Fanarbeit ritengono che le misure debbano essere attuate dalla polizia e dalla polizia dei trasporti. BL è del parere che la misura non è attuabile con le risorse disponibili; LU, dirittifondamentali.ch, Fanarbeit e Referendum BWIS temono costi supplementari.

Incontrano ampio favore (BL, JU, NW, OW, SO, TI, VBZ, SSP/VPOD, USS, SEV, Fanarbeit, dirittifondamentali.ch, PS, ACS) il **modello di partenariato con lo Young Boys** come pure l'idea di far accompagnare i tifosi nei treni speciali e di promuovere la collaborazione tra club sportivi e imprese di trasporto e la conclusione di appositi accordi. Da più parti si auspica che il modello YB, che funziona bene, serva da riferimento.

13 partecipanti sono del parere che nella pratica potrà risultare **difficile distinguere** tra tifosi pacifici e tifosi violenti. Swisolympic, FSIH, UCS e dirittifondamentali.ch chiedono una definizione chiara dei gruppi di tifosi. BS, dirittifondamentali.ch e Referendum BWIS temono che la disposizione venga applicata in modo arbitrario. FR si chiede chi debba controllare i titoli di trasporto.

GL, LU, NW, OB, SG, ZG e UCS vorrebbero creare maggiori **incentivi** all'uso facoltativo dei treni speciali. Propongono che venga applicato uno sconto simbolico sul biglietto combinato e che sulla rete ferroviaria venga data priorità ai treni per i tifosi, in modo tale che giungano a destinazione senza fermate intermedie. UCS e Fanarbeit prevedono un aumento dei disordini nel caso di restrizioni eccessive.

Secondo BL, BS, SH, SG e il Centre Patronal il **biglietto combinato** (titolo di trasporto e biglietto d'ingresso) è uno strumento adatto a escludere i tifosi dal trasporto con corse regolari per il settore degli spalti riservati ai tifosi della squadra ospite. Fanarbeit scrive tuttavia che l'introduzione di un biglietto combinato può essere vista dai tifosi ben organizzati come una sfida e può pertanto incentivarli ad aggirare la disposizione. A titolo di esempio menziona l'incontro GC-Basilea del luglio 2012. Anche USS fa notare che le misure restrittive possono indurre i tifosi ad utilizzare i treni regolari anziché quelli speciali. SG sostiene in linea di massima l'obbligo di introdurre un biglietto combinato, ma dubita che la LTV sia lo strumento normativo più adatto: preferirebbe che tale obbligo fosse statuito nell'ambito della revisione del Concordato sulle misure contro la violenza in occasione di manifestazioni sportive. Affinché a beneficiare di sconti non siano solo le grandi curve di tifosi, M. Meisinger propone che tutti i





N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-04-23/217

club acquistino da UTP biglietti forfettari per le trasferte al prezzo di 22 franchi (corsa singola) o 44 franchi (andata e ritorno) e li consegnino ai tifosi dietro presentazione del biglietto d'ingresso.

Secondo LU il progetto di modifica non indica in misura sufficiente le modalità esecutive delle disposizioni. Chiede inoltre che si evitino gli spostamenti verso altri settori dello stadio da parte dei tifosi che arrivano con corse regolari. Inoltre il progetto deve contenere una disposizione secondo cui la polizia può fatturare a FFS le spese supplementari o può essere necessario richiedere l'intervento della polizia dei trasporti.

LITRA propone che l'obbligo di trasporto venga associato all'utilizzo delle corse di andata e ritorno stabilite dall'autorità. L'autorizzazione di una partita a rischio è vincolata alla condizione che il trasporto di andata e ritorno dei tifosi della squadra ospite rispetti le direttive dell'autorità.

SSP/VPOD, USS e dirittifondamentali.ch sono dell'opinione che, per il **personale ferroviario** l'attuazione delle misure sia un compito irrealizzabile e insostenibile. SEV suggerisce che, nel caso in cui le imprese di trasporto siano tenute a organizzare un treno speciale, venga elaborata una proposta di attuazione praticabile in collaborazione con il personale coinvolto. Si chiede inoltre quali misure strutturali vadano adottate sui treni per aumentare la sicurezza del personale viaggiante. Anche ASF è dell'avviso che le imprese di trasporto non dispongono del personale necessario per applicare le regole.

UCS, PS e dirittifondamentali.ch chiedono che i gruppi manifestamente pacifici possano continuare a viaggiare con le corse regolari previste dall'orario.

ASF esige che si cerchi quanto prima il dialogo con i club e afferma che anche una legge provvisoria deve rispettare i principi dello Stato di diritto.

ACS invita la Confederazione a sviluppare una strategia congiunta comprensiva di misure di attuazione concrete che poggi su un approccio globale e coinvolga le associazioni sportive, le imprese di trasporto, i Cantoni e i Comuni. In questo modo si può garantire la sicurezza pubblica prima, durante e dopo gli eventi sportivi e prevenire efficacemente i danni materiali e i disordini.

## **6 Pareri sui singoli articoli di legge**

### **6.1 Articolo 12 capoverso 2 LTV**

SSP/VPOD, SEV, USS, ASF e dirittifondamentali.ch sono contrari al nuovo articolo 12 capoverso 2 LTV e sottolineano che il significato dei termini «salute» e «ordine pubblico» non è chiaro. UCS chiede che vengano illustrati i motivi legati alla salute che giustificano una restrizione dell'obbligo di trasporto.



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-04-23/217

Una persona fa inoltre valere che l'interpretazione eccessivamente restrittiva della disposizione nei confronti di passeggeri notoriamente senza biglietto non dovrebbe avere peso in tribunale. Pur sostenendo l'obiettivo della revisione di sospendere l'obbligo di trasporto per motivi di sicurezza pubblica, PS ritiene che la disposizione debba essere applicata in modo estremamente restrittivo e solo in casi chiaramente motivati. Propone inoltre di sostituire la formulazione «per ragioni (...) di sicurezza o di ordine pubblico» con la formulazione «per ragioni (...) di sicurezza pubblica» per evitare l'esclusione dall'obbligo di trasporto di persone o gruppi per motivi politici.

## 6.2 Articolo 12a capoverso 1 LTV

GR chiede che le disposizioni sull'ordinazione di treni speciali da parte di terzi o di imprese di trasporto e la responsabilità che ne deriva vadano applicate con il massimo senso di misura e vadano limitate in linea di massima alle manifestazioni a rischio.

VD è del parere che, per evitare disordini nelle città, i biglietti combinati debbano comprendere anche il trasporto tra la stazione e lo stadio.

FFS propone di inserire all'articolo 12a capoverso 1 lettera b, oltre a una «corsa non prevista dall'orario» anche «vagoni supplementari appositamente contrassegnati». Nella pratica, per i piccoli gruppi vengono predisposti solo singoli vagoni. Inoltre un'impresa di trasporto deve poter rifiutare di trasportare i tifosi a una manifestazione sportiva con una corsa prevista dall'orario se i tifosi non rispettano l'itinerario e gli orari stabiliti dall'autorità che ha autorizzato la manifestazione sportiva. In questo modo ci si riallaccia ai contenuti del Concordato adottato dalla CDDGP.

VBZ vorrebbe completare il testo dell'articolo aggiungendo la seguente formulazione: «Se ai tifosi o al club sportivo viene offerto un trasporto con una corsa prevista dall'orario e i tifosi potenzialmente violenti non si avvalgono di questa possibilità, l'impresa può sospendere provvisoriamente il servizio di trasporto sulle linee a rischio». Auspica inoltre che nell'ordinanza venga definita la relativa procedura.

Per UCS e VBZ è importante disciplinare anche il trasporto dopo la manifestazione e chiede che l'articolo 12a capoverso 1 venga completato come segue: «...i tifosi ...che si recano a o tornano da una manifestazione sportiva...».

LITRA e CDDGP sono dell'opinione che il testo di legge debba essere completato con l'aggiunta «servizi di trasporto supplementari speciali nel traffico di linea». CDDGP vorrebbe evitare che le persone colpite da un divieto di entrata nello stadio viaggino nei treni speciali. USS è favorevole a che le persone con divieto di entrata nello stadio possano utilizzare i treni dei tifosi. In caso contrario vi potrebbe essere un aumento dei disordini già al momento in cui i tifosi salgono sui treni.



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-04-23/217

Swissolympic non vede alcun motivo perché i cambiamenti della LTV debbano essere applicati globalmente a tutte le discipline sportive. Le limitazioni interesserebbero anche discipline sportive non interessate dal fenomeno del tifo violento. FSIH giudica che l'hockey su ghiaccio sia meno esposto alla violenza rispetto al calcio e, di conseguenza, respinge l'utilizzo di un treno speciale anche per i tifosi di questa disciplina.

ASF critica il fatto che il progetto non faccia alcuna differenza tra tifosi propensi alla violenza e tifosi che hanno un comportamento corretto.

UTP vorrebbe completare l'articolo 12a capoverso 1 lettera a con «...(contratto di noleggio) lungo l'intera catena di trasporto» e l'articolo 12a capoverso 1 lettera b con «...trasporto lungo l'intera catena di trasporto con una o più corse supplementari non previste dall'orario...».

M. Meisinger chiede che l'articolo 12a capoverso 1 venga precisato in modo tale che la disposizione valga per le trasferte organizzate. In questo modo è possibile vietare l'accesso ai treni regolari anche ai piccoli gruppi di tifosi organizzati se non si comportano in modo corretto. L'articolo non si applicherebbe alle famiglie e agli altri tifosi.

Centre Patronal chiede lo stralcio dell'articolo 12a capoverso 1 lettera b.

### **6.3 Articolo 12a capoverso 2 LTV**

BS e JU sono dell'opinione che il prezzo di un biglietto speciale non debba superare quello di un biglietto normale. Per BS occorre chiarire come disciplinare le perdite di introiti delle imprese di trasporto e a chi spetta coprirle.

LU chiede che il testo di legge venga completato. Nel caso di danni documentabili causati dai tifosi nei mezzi di trasporto previsti dall'orario dev'essere possibile obbligare i club sportivi a risarcire i danni.

FFS considera illogico disciplinare solo una parte dei costi supplementari. Propone che l'articolo sia completato con l'aggiunta di un nuovo capoverso (2bis): «Il club sportivo risarcisce all'impresa di trasporto i costi di sicurezza e di pulizia che superano la norma e che derivano dal trasporto di tifosi con corse non previste dall'orario o con vagoni supplementari speciali». SZ e LISTRA sostengono questa proposta.

Secondo PS la possibilità di condividere un'esperienza con altre persone contribuisce, oltre al prezzo, a fare in modo che i treni speciali godano di consenso. Questa esperienza positiva va appositamente menzionata nella comunicazione.



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-04-23/217

ASF ritiene che le spiegazioni riportate nel rapporto esplicativo, secondo cui un club non può chiedere ai tifosi di corrispondere tariffe più elevate rispetto alle corse del traffico regolare, rappresentano un'ingerenza nel principio della libertà contrattuale.

#### **6.4 Articolo 12a capoversi 3 e 4 LTV**

AG, SO, SZ come pure SSP/VPOD, PPD e PS sono esplicitamente a favore della responsabilità per i danni a carico dei club sportivi. VBZ e UCS vorrebbero estendere la responsabilità ai costi supplementari documentabili. OB, SEV e UTP chiedono inoltre di ampliare il campo d'applicazione delle disposizioni sulla responsabilità alle corse previste dall'orario, nella misura in cui un servizio di trasporto speciale sia a disposizione. FFS vorrebbe integrare nella disposizione le «carrozze appositamente contrassegnate».

PEV potrebbe immaginare l'introduzione di una tassa sui biglietti speciali; secondo GR nel caso di partite a rischio si dovrebbe esaminare la possibilità di stabilire un obbligo di cauzione o di assicurazione per il club ospite. BS costata che la fattispecie costitutiva della responsabilità equivale a una responsabilità causale in quanto sia nel caso di un treno speciale che di un treno noleggiato il club ospite, pur non avendo colpa, può esimersi dalla responsabilità solo con una prova a scarico difficilmente fornibile.

PLR, ASF, Fanarbeit e Centre Patronal sono contrari alla disposizione sulla responsabilità. PLR chiede che chi ha commesso un reato venga giudicato più rapidamente e in modo più efficace. Swissolympic e ASF si interrogano sulle competenze e si chiedono quali misure sono opportune in una data situazione. Centre Patronal esige che nella LTV si inseriscano le disposizioni necessarie in tal senso. ASF critica il fatto che la fattispecie non distingue se il veicolo è stato ordinato dal club o messo a disposizione dall'impresa di trasporto e che quindi non implica responsabilità. Una norma dovrebbe avere una base di diritto pubblico. TI e TG fanno presente che l'articolo 12a capoverso 4 LTV non sarà facilmente attuabile. Fanarbeit teme inoltre che eventuali misure eccessive prese dal club per esimersi dalla responsabilità amplino il terreno di scontro e abbiano un impatto negativo sul rapporto tra club e tifosi, importante per la prevenzione della violenza.

JU è del parere che la disposizione sulla responsabilità necessita di una base concreta che stabilisca l'istituzione cui compete lo svolgimento della procedura. VD chiede che le misure valgano anche per il trasporto tra la stazione e lo stadio. FSIH ricorda che i treni speciali organizzati per gli incontri di hockey su ghiaccio sono sempre accompagnati da addetti alla sicurezza della squadra ospite e ritiene che una misura di questo tipo basterebbe per tutelarsi contro azioni di risarcimento.



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-04-23/217

## **6.5 Articolo 12a capoverso 5 LTV**

VBZ e UCS propongono la seguente modifica del capoverso, adducendo che dev'essere possibile addossare i costi legati all'impiego di personale supplementare: «...dell'impresa, la copertura dei costi nonché...».

ASF fa notare che tra il testo del Concordato intercantonale e il testo di legge proposto sorge un conflitto di competenze positivo. Secondo il testo del Concordato è l'autorità competente a stabilire le modalità dei controlli prima dell'accesso ai veicoli, mentre secondo l'articolo proposto tali modalità sono definite nel contratto di noleggio o nel contratto relativo al biglietto combinato. Questo significa che l'articolo 12a capoverso 5 LTV abroga formalmente l'articolo 3a capoversi 2 e 3 del Concordato.



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-04-23/217

## **Allegato: elenco dei pareri inoltrati nell'ambito della procedura di consultazione**

<b>Abbreviazione</b>	<b>Mittente</b>
<b>1 Cantoni e Conferenze cantonali</b>	
AG	Cantone di Argovia
AI	Cantone di Appenzello Interno
AR	Cantone di Appenzello Esterno
BE	Cantone di Berna
BL	Cantone di Basilea Campagna
BS	Cantone di Basilea Città
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	Cantone di Sciaffusa
SO	Cantone di Soletta
SG	Cantone di San Gallo
SZ	Cantone di Svitto
TG	Cantone di Turgovia
TI	Cantone Ticino
VD	Cantone di Vaud
VS	Cantone del Vallese
ZG	Cantone di Zugo



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-04-23/217

ZH	Cantone di Zurigo
CDDGP	Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia
<b>2 Partiti</b>	
PBD	Partito borghese democratico Svizzera
PEV	Partito evangelico svizzero
PLR	Partito liberale radicale
PPD	Partito popolare democratico svizzero
PS	Partito socialista svizzero
UDC	Unione democratica di centro
<b>3 Associazioni nazionali di Comuni, città e regioni di montagna</b>	
ACS	Associazione dei comuni svizzeri
UCS	Unione delle città svizzere
<b>4 Associazioni economiche</b>	
	Centre Patronal
	Società svizzera degli impiegati di commercio
USS	Unione sindacale svizzera
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
<b>5 Organizzazioni</b>	
ASF	Associazione Svizzera di Football / Swiss Football League
BLS	Ferrovia Berna-Lötschberg-Sempione
	dirittifondamentali.ch
Fanarbeit	Lavoro sociale con i tifosi in Svizzera
FFS	Ferrovie Federali Svizzere
FSIH	Federazione Svizzera di Hockey su ghiaccio / Swiss Ice Hockey Federation
LITRA	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
	Pro Bahn



N. di registrazione/dossier: 012.21/2013-04-23/217

	Referendum BWIS
SEV	Sindacato del personale dei trasporti
SSP/VPOD	Sindacato svizzero dei servizi pubblici
	Swissolympic
UTP	Unione dei trasporti pubblici
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
<b>6 Privati</b>	
	M. Meisinger