



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
Abteilung Politik

N. registrazione: / BAV-510.6-00004/00004/00002/00003/00001/00001

UFT, agosto 2018

Revisione totale dell'ordinanza concernente la legge sulla durata del lavoro (OLDL)

Rapporto sull'esito della consultazione

(29 settembre 2017 – 15 gennaio 2018)

Indice

1 Premessa	3
1.1 Motivazione della revisione totale	3
1.2 Svolgimento della consultazione.....	4
2 Valutazione dei pareri	4
2.1 In generale	4
2.2 Compendio	4
2.3 Cantoni	5
2.4 Partiti politici	5
2.5 Associazioni mantello.....	5
2.6 Altri ambienti.....	6
2.7 Pareri sull'attuazione esecutiva.....	7
3 Pareri sulle singole modifiche dell'ordinanza	7
3.1 Capitolo 1: Aziende accessorie, servizio di esercizio e servizio amministrativo nonché lavoratori.....	7
3.2 Capitolo 2: Durata del lavoro e del riposo.....	8
3.3 Capitolo 3: Vacanze	11
3.4 Capitolo 4: Tutela della salute e prevenzione degli infortuni	11
3.5 Capitolo 5: Eccezioni.....	11
3.6 Capitolo 6: Commissione della legge sulla durata del lavoro	12
3.7 Capitolo 7: Disposizioni finali	12
4 Allegato	12
4.1 Elenco dei destinatari.....	12
4.1.1 Governi cantonali	13
4.1.2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	14
4.1.3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	14
4.1.4 Associazioni mantello nazionali dell'economia	15
4.1.5 Altre cerchie interessate	15
4.1.6 Altre cerchie interessate (pareri spontanei).....	21

1 Premessa

1.1 Motivazione della revisione totale

La legge sulla durata del lavoro (LDL)¹ è stata sottoposta a revisione parziale per adeguarla all'evoluzione socio-economica e alle attuali esigenze degli operatori del trasporto pubblico. Nella votazione finale del 17 giugno 2016 Consiglio nazionale e Consiglio degli Stati hanno approvato il testo finale all'unanimità.

Nella sua seduta del 26 maggio 2017 il Consiglio federale ha deciso di porre in vigore le modifiche alle disposizioni sul personale amministrativo già il 1° gennaio 2018, che da questa data non è quindi più sottoposto alla LDL bensì alla legge sul lavoro (LL)². Con la legge applicabile cambia anche l'autorità competente, che non sarà più il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC (Ufficio federale dei trasporti [UFT]), bensì il Dipartimento federale dell'economia, della formazione e della ricerca DEFR (Segreteria di Stato dell'economia [SECO]) ossia i Cantoni.

La revisione della LDL implica una revisione totale dell'OLDL³, tante e tali sono le modifiche da apportare. I punti fondamentali dell'avamprogetto posto in consultazione sono stati elaborati da una commissione tripartita ad hoc, composta di quattro rappresentanti delle imprese, quattro dei lavoratori e di una delegazione dell'UFT. La Commissione paritetica extraparlamentare della LDL, riconosciuta la necessità di intervenire, raccomanda all'unanimità di modificare l'OLDL secondo il summenzionato avamprogetto. L'ordinanza entrerà in vigore a dicembre 2018 (contestualmente al cambio d'orario), assieme alle disposizioni della rivista LDL non ancora poste in vigore.

Di seguito sono esposti i punti principali della revisione.

Adeguamenti alla revisione parziale della legge

La legge non è più applicabile al servizio amministrativo. Nella LDL è inoltre stata creata una base legislativa per il servizio di picchetto e per i giorni di compensazione e si stabilisce che l'ordinanza contiene disposizioni esecutive riguardo alla disciplina delle pause.

Nella legge sono state altresì apportate modifiche di carattere terminologico, ad esempio riguardo alla nozione «tempo di riposo».

Adeguamenti all'evoluzione socio-economica

Al giorno d'oggi spesso il luogo di lavoro non coincide con quello di domicilio e consumare pasti fuori casa è ormai diventata la norma. Nel corso degli anni è cambiata sia l'offerta alimentare, sia gli orari di apertura dei negozi, un fatto di cui si è tenuto conto ad esempio nelle disposizioni sulle pause.

Alla luce dei mutamenti nelle condizioni familiari si sono inoltre adeguate, fra l'altro, le disposizioni sui giorni di riposo domenicale.

Per rispondere alle mutate esigenze della società si è infine provveduto, in tutta l'ordinanza, a rendere flessibili, nel rispetto della protezione dei lavoratori, le disposizioni sulla durata del lavoro e del riposo, il che permetterà di garantire l'offerta di condizioni di assunzione al passo coi tempi.

Altri adeguamenti

Si è avuto cura di adeguare la terminologia per rispettare la parità fra uomo e donna (solo in tedesco), si è tenuto conto delle nuove forme di convivenza (ad es. il concubinato e le unioni domestiche) e l'articolazione delle disposizioni è stata ridefinita in modo da risultare più logica.

Sono state infine uniformate le forme di partecipazione dei lavoratori e delle imprese.

¹ Legge federale sul lavoro nelle imprese di trasporti pubblici; RS 822.21

² Legge federale sul lavoro nell'industria, nell'artigianato e nel commercio; RS 822.11

³ Ordinanza sul lavoro nelle imprese di trasporti pubblici; RS 822.211

1.2 Svolgimento della consultazione

Il Consiglio federale ha avviato la consultazione il 29 settembre 2017. Le cerchie interessate potevano pronunciarsi fino al 15 gennaio 2018.

Sono stati invitati a esprimersi 227 enti (destinatari), 69 dei quali hanno preso posizione. Sono inoltre pervenuti nove pareri spontanei.

Questi ultimi sono stati inoltrati principalmente da imprese di trasporto concessionarie, associazioni del settore del trasporto pubblico e sindacati con affiliati attivi nel predetto settore.

	Destinatari	Pareri pervenuti		
		Destinatari	Pareri spontanei	Totale
Governi cantonali Art. 4 cpv. 2 lett. a LCo	27	25	-	25
Partiti politici Art. 4 cpv. 2 lett. b LCo	13	2	-	2
Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna Art. 4 cpv. 2 lett. c LCo	3	3	-	3
Associazioni mantello dell'economia Art. 4 cpv. 2 lett. d LCo	8	3	-	3
Altri ambienti interessati Art. 4 cpv. 2 lett. e LCo	176	36	9	45
Totale	227	69	9	78

2 Valutazione dei pareri

2.1 In generale

Vista la quantità di pareri pervenuti non è possibile riportare tutte le proposte e motivazioni. A fini di chiarezza il presente rapporto si focalizzerà sulle principali critiche suscitate dalle singole disposizioni dell'avamprogetto. Per i dettagli si rimanda ai pareri stessi, pubblicamente accessibili.

2.2 Compendio

La maggioranza dei partecipanti alla consultazione approva di massima l'avamprogetto e nessuno mette in discussione che sia opportuno procedere a una revisione totale dell'OLDL. Il tema più dibattuto è l'assoggettamento alla LDL del personale fornito a prestito.

Risulta controversa, infatti, la disposizione secondo cui i lavoratori forniti a prestito occupati in un'impresa di cui all'articolo 1 LDL sono sottoposti alla LDL (art. 3 cpv. 1 lett. b OLDL).

2.3 Cantoni

I Cantoni sono di massima favorevoli all'avamprogetto e approvano le modifiche: le vigenti disposizioni sono ritenute superate e inadeguate alla luce dei cambiamenti avvenuti nella società e delle necessità dei moderni datori di lavoro; le misure proposte per rendere flessibile la durata del lavoro e del riposo consentono di rispondere alle mutate esigenze della società garantendo nel contempo la tutela dei lavoratori.

Il Cantone TG giudica grave la perdurante disomogeneità con cui le imprese di costruzioni ferroviarie sono sottoposte alla LDL e ritiene a questo punto preferibile escluderne del tutto l'assoggettamento.

Anche i Cantoni BL e GL propongono di escluderne l'assoggettamento, modificando opportunamente l'articolo 3 capoverso 1 lettera b OLDL. A loro avviso, la situazione giuridica, così com'è, può dar adito a confusione: infatti, durante i controlli le autorità esecutive cantonali si vedono ripetutamente confrontate con la domanda se per gli addetti occupati presso un'impresa dei trasporti pubblici sia da applicare la LL o la LDL.

I Cantoni SZ e OW, invece, ritengono che il suddetto punto non sia stato adeguatamente considerato nella revisione dell'OLDL, ragion per cui chiedono di definirlo in modo che risulti chiaro per le autorità esecutive. Anche secondo il Cantone ZH la situazione, con l'applicazione parallela di due atti normativi diversi (LL e LDL), è insoddisfacente, sia per le imprese sia per le autorità.

I Cantoni BL, SZ, SO, VS, OW e GL approvano invece espressamente l'assoggettamento dei servizi di soccorso sulle piste e di quelli addetti alla preparazione, al mantenimento in buono stato, alla sorveglianza e all'esercizio di impianti sportivi turistici (art. 1 lett. d OLDL).

Secondo il Cantone BL, in alcuni casi per ottenere la massima flessibilità possibile è stata compromessa la tutela dei lavoratori.

Il Cantone LU, ricordando le ripetute e serie discussioni suscitate dall'applicazione pratica delle eccezioni previste dalla LL, raccomanda di definire i dettagli di quelle contemplate dall'ordinanza in apposite guide e/o mediante altri strumenti.

Il Cantone AR trova che le competenze esecutive (servizi di esercizio e amministrativo) non siano ben delimitate e propone di precisarle in una guida, ritenendo che non si possa pretendere dai Cantoni di doverle stabilire per ogni singola impresa.

2.4 Partiti politici

La CSPO si dichiara prevalentemente a favore dell'avamprogetto, considerando importante che tutti i collaboratori dei trasporti pubblici godano degli stessi diritti, anche per quanto riguarda le vacanze e il congedo paternità.

Il PSS approva l'avamprogetto sottolineando il modo esemplare in cui il settore e le parti sociali sono stati coinvolti attraverso la Commissione della legge sulla durata del lavoro sin dall'inizio dei lavori e auspicando che lo stesso coinvolgimento venga garantito anche per i futuri adeguamenti della legge e dell'ordinanza.

2.5 Associazioni mantello

L'UCS sostiene l'avamprogetto in quanto frutto di un compromesso pragmatico delle parti sociali che tiene conto sia della maggiore flessibilità richiesta dalle imprese di trasporto riguardo alle prescrizioni sul lavoro, sia degli interessi dei lavoratori, della tutela della salute e della sicurezza dell'esercizio.

La revisione dell'ordinanza è appoggiata anche dal SAB, che giudica particolarmente positive, poiché adatte per rispondere alle esigenze di trasporto specifiche delle regioni turistiche, le eccezioni previste per le piccole imprese d'autoservizi, le società di trasporto a fune, a cremagliera e di navigazione.

L'USAM è contraria alla modifica prevista dall'articolo 3 capoverso 1 OLDL, ritenendo che l'assoggettamento alla LDL dei lavoratori a prestito di un'impresa concessionaria non aumenti la sicurezza ma crei un'ulteriore fattispecie in cui la LDL (e la relativa ordinanza) si sovrappone alla LL, penalizzando le disposizioni di quest'ultima e del contratto collettivo (CCL) per le costruzioni ferroviarie. A suo avviso un'applicazione simultanea e parallela di ordinamenti giuridici differenti non è praticabile nel lavoro quotidiano e causa incertezze sul piano del diritto non solo tra i lavoratori e i datori di lavoro, ma anche tra le autorità preposte ai controlli.

La suddetta modifica è respinta anche dall'USI, secondo la quale un'estensione del campo di applicazione della LDL a lavoratori di imprese terze è materialmente inammissibile, così come non è fattibile, nella prassi, sottoporre alla LDL, per mandati specifici e quindi a tempo determinato, una parte del personale o anche solo singoli collaboratori.

2.6 Altri ambienti

UTP, FUS, FER, CP e RAILplus approvano la revisione; FER ne sottolinea la modernità e flessibilità. Anche transfair e SSP concordano sul principio della revisione, mentre il VSLF riconosce la necessità di adeguare l'OLDL alla revisione della legge e all'evoluzione socio-economica. Il principio della revisione dell'ordinanza è condiviso anche dal SEV.

LITRA ha rinunciato a inoltrare un proprio parere associandosi in tutto e per tutto a quello dell'UTP.

AIPL accoglie con particolare favore l'assoggettamento dei servizi di soccorso sulle piste e di quelli addetti alla preparazione, al mantenimento in buono stato, alla sorveglianza e all'esercizio di impianti sportivi turistici.

ASTAG e BUS CH sostengono la flessibilità prevista per la durata del servizio, del riposo e delle pause, in quanto permette alle imprese di rispondere alle mutate esigenze del mondo del lavoro, mentre a loro avviso va assolutamente mantenuta la possibilità di sottoporre alla normativa ORL gli eventuali servizi a richiesta offerti sulle linee oggetto di concessione federale o cantonale durante le ore di morbida (ad es. taxi).

Le imprese dei trasporti pubblici che hanno inoltrato un proprio parere (TPC, STI, VBZ, FFS, tl, CJ, zb, transN, BLS, PAG, AAGL, BLT, Turbo, SOB, tpf) appoggiano di massima le modifiche proposte. Turbo considera la revisione nel complesso equilibrata, poiché rende le disposizioni sulla durata del lavoro e del riposo più flessibili senza allentare la tutela dei lavoratori; dà inoltre un giudizio molto positivo sulle nuove norme relative alle pause, sul prolungamento della durata massima del lavoro e sulle varie precisazioni e semplificazioni apportate. Secondo la SOB, l'ordinanza risulta non solo più moderna, ma anche più precisa e chiara, lasciando così meno spazio a interpretazioni. La FHM lamenta il fatto che in seguito agli adeguamenti non sarà più possibile svolgere nel modo abituale gli attuali servizi, ovvero processi di assegnazione.

La Coop approva la revisione e la considera un'opportunità per le imprese ferroviarie, ma l'avrebbe voluta più ambiziosa e di maggior portata, ritenendo che il settore ferroviario della Svizzera debba staccarsi da modelli superati per essere moderno, competitivo e innovativo.

VSG, VSBTU, Infra Suisse e SSIC respingono recisamente l'articolo 3 capoverso 1 dell'avamprogetto criticando in particolare il fatto che l'estensione del campo di applicazione della LDL ai lavoratori di imprese terze, che secondo il predetto articolo sono forniti a prestito a imprese concessionarie (art. 2 cpv. 1 LDL in combinato disposto con art. 3 cpv. 1 OLDL), causerebbe una disparità di trattamento, poiché lavoratori in una stessa impresa risulterebbero sottoposti a norme di diritto diverse a seconda

che siano o meno forniti a prestito, con conseguenti, insormontabili difficoltà amministrative e gravi incertezze sul piano del diritto. A loro avviso, inoltre, la revisione dell'ordinanza svuoterebbe di significato disposizioni determinanti del CCL per le costruzioni ferroviarie, dichiarato di obbligatorietà generale, mettendo a repentaglio la sua stessa ragion d'essere.

La suddetta estensione è contestata anche dalla CPS, secondo la quale la lettera b dell'articolo 3 capoverso 1 va stralciata o per lo meno formulata in modo da non risultare applicabile per i lavoratori delle imprese di costruzioni ferroviarie private. Anche AIPL propone di escludere l'attività di costruzione ferroviaria dal campo di applicazione della LDL.

2.7 Pareri sull'attuazione esecutiva

AIPL osserva che, durante i controlli cui sono sottoposte le imprese di costruzioni ferroviarie, le autorità esecutive cantonali si vedono ripetutamente confrontate con la domanda se per i rispettivi addetti occupati presso un'impresa dei trasporti pubblici sia da applicare la LL o la LDL. L'associazione ritiene che la situazione giuridica dia luogo a confusione e chiede pertanto che sia fatta chiarezza, sottolineando l'importanza che ciò riveste per le autorità esecutive.

Anche la VSBTU e la CPS segnalano la problematicità, per i controlli delle autorità di vigilanza e di esecuzione, dell'estensione del campo di applicazione della LDL ai lavoratori di imprese terze forniti a prestito a imprese concessionarie: secondo loro, se i controlli svolti in relazione a singoli lavoratori sono sottoposti, come previsto dall'articolo 3 capoverso 1 lettera b dell'avamprogetto, una volta alla LL e un'altra alla LDL a seconda del tipo di impiego del lavoratore, diventa impossibile effettuarli.

SSIC e Infra Suisse ricordano che ad aziende, parti di aziende e rispettivi lavoratori sottoposti al CCL per le costruzioni ferroviarie si applicano di massima le disposizioni del CCL. L'estensione del campo di applicazione della LDL ad aziende, parti di aziende e lavoratori di imprese di costruzioni ferroviarie che forniscono ripetutamente lavoratori a prestito a imprese concessionarie secondo l'articolo 1 LDL causa, a loro avviso, un'enorme incertezza giuridica che penalizza anche le autorità di controllo, vista l'impossibilità di distinguere nettamente le competenze.

Il Cantone GL rammenta le ripetute discussioni e incertezze suscitate dalla delimitazione sul piano esecutivo rispetto all'attività di costruzione ferroviaria. Anche il Cantone BL rileva che, durante i controlli cui sono sottoposte le imprese che svolgono quest'attività, le autorità esecutive cantonali si vedono ripetutamente confrontate con la domanda se per i rispettivi addetti occupati presso un'impresa dei trasporti pubblici sia da applicare la LL o la LDL.

I Cantoni SZ e OW, invece, ritengono che il suddetto punto non sia stato adeguatamente considerato nella revisione dell'OLDL e chiedono pertanto di definirlo in modo che risulti chiaro per le autorità esecutive.

Secondo il Cantone LU le deroghe previste dall'ordinanza vanno precisate in una guida.

Il Cantone AR, dal canto suo, adducendo le eventuali difficoltà che potrebbe causare la delimitazione delle competenze relative ai servizi di esercizio e amministrativo, visto che dal 1° gennaio 2018 quest'ultimo è interamente sottoposto alla LL, propone di precisare l'esecuzione in una guida. Il Cantone LU, per facilitare l'esecuzione, chiede che alle imprese sia chiaramente comunicata la distinzione tra il personale addetto all'esercizio e quello amministrativo.

3 Pareri sulle singole modifiche dell'ordinanza

3.1 Capitolo 1: Aziende accessorie, servizio di esercizio e servizio amministrativo nonché lavoratori

Articolo 1 capoverso 1 lettera c

PAG, pur rilevando il rischio di disparità di trattamento nel mercato del trasporto di scolari e delle auto-linee locali, non presenta una proposta di modifica. BUS CH, ASTAG e il Cantone GR chiedono che sia prevista la possibilità di sottoporre all'ORL i servizi offerti nelle ore di morbida e a richiesta. Il PSS approva espressamente la modifica.

Articolo 1 capoverso 1 lettera d

L'esplicito assoggettamento dei servizi di soccorso sulle piste e del personale addetto agli impianti sportivi turistici è valutato positivamente da AIPL, PSS e da 6 Cantoni (VS, OW, SO, SZ, GL, BL).

Articolo 2 capoverso 2

Il Cantone AI auspica che al servizio di esercizio siano attribuiti anche i superiori diretti delle relative unità. Secondo il Cantone NE il concetto di servizio di esercizio non è ben definito.

Articolo 2 capoverso 2 lettera a

La SOB chiede di precisare la formulazione.

Articolo 2 capoverso 2 lettera e

La tpf chiede di precisare la formulazione.

Articolo 2 capoverso 2 lettera g

Il Cantone TG chiede che la disposizione sia riformulata in modo da non includere più l'attività di costruzione ferroviaria.

Articolo 2 capoverso 2 lettera h

Secondo Elvetino, SOB, SEV, SSP e transfair la disposizione, così com'è formulata, non copre tutti i possibili servizi.

Articolo 3 capoverso 1 lettera a

Il testo proposto è ritenuto di difficile intelligibilità dalla tpf.

Articolo 3 capoverso 1 lettera b

La disposizione è espressamente approvata dal PSS. AIPL e 6 Cantoni (GL, SZ, TG, BL, OW, ZH) invece, considerandola fonte di confusione e di problemi di delimitazione, chiedono che venga spiegata o adeguata, mentre SSIC, VSG, Infra Suisse, CPS, USAM, SAV e VSBTU ne chiedono lo stralcio.

Articolo 3 capoverso 2 lettera b

BUS CH e ASTAG, nonostante il rischio di un maggior onere amministrativo per le imprese, approvano la modifica per motivi di trasparenza e sicurezza.

Articolo 4 capoverso 2 lettera a

La tpf chiede di completare la disposizione con la condizione che il turno di servizio sia seguito da un giorno libero.

Articolo 4 capoverso 2 lettera b

SEV, SSP e transfair propongono un adeguamento dell'elenco, ritenuto incompleto.

3.2 Capitolo 2: Durata del lavoro e del riposo

Articolo 5

Secondo BUS CH e ASTAG quanto previsto dalla disposizione è prassi corrente. Da più parti si segnalano errori di traduzione nella versione francese.

Articolo 6 capoverso 1

Il prolungamento della durata massima del lavoro non è appoggiato da AIPL e dal Cantone BL che, assieme ai Cantoni OW e SZ, segnalano anche problemi di esecuzione in proposito. Per il Cantone

TG la formulazione non è chiara. Secondo tpf, il suddetto prolungamento deve essere applicabile anche per il tempo di viaggio precedente il turno di servizio.

Articolo 6 capoverso 2

VSLF chiede che sia previsto un turno di riposo di almeno 12 ore anziché 11. Il PSS sottolinea che il turno di riposo di 11 ore stabilito dalla disposizione deve essere rigorosamente rispettato. Secondo il Cantone TG non è possibile controllarne l'osservanza.

Articolo 6 capoverso 3

tpf chiede l'aggiunta di un capoverso 3 che ammetta una durata ininterrotta del lavoro più lunga in caso di tempo di viaggio senza prestazione lavorativa al termine del turno di servizio.

Articolo 8 capoverso 3

AIPL e i Cantoni BL e SZ auspicano che sia ammesso convenire quanto previsto dalla disposizione solo per iscritto. VSLF vuole che le riduzioni della durata dei giorni di compensazione possano essere convenute solo direttamente tra lavoratore e impresa. Secondo tpf, tl e STI deve essere consentita una riduzione fino a 19 ore.

Articolo 8 capoverso 4

Secondo il PSS, nei limiti del possibile va sempre osservata la settimana di cinque giorni.

Articolo 9 capoverso 2

In 14 pareri si chiede di adeguare la formulazione.

Articolo 10 capoverso 5

Il Cantone ZG auspica una formulazione più moderna che oltre alle responsabilità familiari comprenda quelle per altri tipi di partneriato.

Articoli 10, 11, 12 e 13

BUS CH e ASTAG condividono le precisazioni sul servizio di picchetto. Sono state inoltre proposte diverse correzioni per la versione francese.

Articolo 14 capoverso 1

AIPL e i Cantoni SZ e BL auspicano un limite di un mese per il prolungamento del termine di compensazione degli straordinari. Anche per il PSS è importante non lasciar trascorrere troppo tempo fino alla compensazione. FER chiede una compensazione entro 12 mesi.

Articolo 14 capoverso 1

La possibilità di prevedere una distinta mensile degli straordinari è approvata da BUS CH e ASTAG.

Articolo 14 capoverso 3

Per AIPL e i Cantoni SZ e BL il concetto di «lieve superamento» non è chiaro. Il Cantone ZG propone di stabilire, in sostituzione, un limite di 30 minuti.

Articolo 15 capoverso 2

Secondo FHM la modifica prevista non rientra tra i punti principali della revisione e genera un inasprimento che rende le condizioni d'impiego meno interessanti per il personale: a suo avviso va applicata l'attuale normativa. BUS CH e ASTAG invece approvano gli adeguamenti proposti.

Articolo 15 capoverso 3

Secondo FER l'elenco dei motivi che consentono di prolungare i turni di servizio va completato con il congedo maternità.

Articolo 16

La SOB chiede in generale che gli elementi costitutivi del «tempo di pausa», quali ad esempio la durata del tragitto, siano meglio definiti. BUS CH, ASTAG e il Cantone TG invece approvano gli adeguamenti previsti in materia di pause. Secondo STI le modifiche proposte sono troppo complicate e non apportano alcun vantaggio per il personale viaggiante.

Articolo 16 capoverso 3

FER e tpf chiedono di prevedere nell'ordinanza la possibilità di superare la prevista durata ininterrotta del lavoro anche in caso di perturbazioni dell'esercizio di altre imprese.

Articolo 16 capoverso 5

Il PSS accoglie espressamente con favore il fatto che in relazione alle pause notturne si sia attribuita maggiore importanza alla tutela della salute. VSLF sottolinea che spetta all'UFT verificare l'osservanza delle disposizioni sui locali destinati alle pause.

Articolo 16 capoverso 6

La SOB critica il fatto che la possibilità, per le imprese firmatarie di CCL, di assegnare più luoghi di servizio sia stata prevista senza fornire una chiara motivazione e senza definizioni geografiche. VSLF respinge in toto la disposizione, ritenendo eccessiva la flessibilità che consente e poco considerato l'aspetto della tutela della salute. STI esige che per l'attribuzione di più luoghi di servizio sia sufficiente disporre di un regolamento aziendale.

Articolo 17

BUS CH e ASTAG, pur considerandolo generoso, approvano il supplemento di tempo previsto. Il Cantone TG e TPC si dichiarano espressamente a favore della nuova disciplina. VSLF respinge in toto la modifica, ritenendo che sia motivata esclusivamente da ragioni economiche e che non si sia tenuto in debita considerazione il tema della tutela della salute.

Articolo 18

BUS CH e ASTAG approvano gli adeguamenti previsti.

Articolo 18 capoverso 2

Secondo FER l'elenco dei motivi che consentono di ridurre i turni di riposo va completato con il congedo maternità.

Articolo 19 capoverso 1

AIPL e i Cantoni BL, SZ e VS propongono di armonizzare la definizione dei giorni festivi con quella di cui all'articolo 20a capoverso 1 LL. FER accoglie esplicitamente con favore l'adeguamento del numero possibile di giorni festivi cantonali.

Articolo 19 capoverso 2

Secondo STI deve essere consentito derogare alla disposizione di assegnare un fine settimana senza servizio per mese civile.

Articolo 20

tpf chiede di disciplinare il diritto ai giorni di riposo anche in relazione alle vacanze. BUS CH e ASTAG riconoscono che la disposizione è stata semplificata; una volta entrata in vigore, a loro avviso occorrerà analizzare se avrà anche ridotto l'onere amministrativo.

Articolo 23 capoverso 4

Il Cantone ZG chiede che siano meglio definiti i termini per la diminuzione del salario.

Articolo 24

BUS CH e ASTAG sono soddisfatti della netta semplificazione della disposizione.

Articolo 25

BUS CH e ASTAG respingono la disposizione, ritenendola troppo circostanziata.

Articolo 25 capoverso 4

Secondo il Cantone ZG bisogna specificare che il piano di servizio è comunicato ai lavoratori *per parere*. FHM ritiene che la prevista anticipazione del termine di comunicazione, pur limitando in una certa misura la flessibilità, sia condivisibile nell'ottica dei lavoratori.

Articolo 26

BUS CH e ASTAG si chiedono se sia opportuno rendere obbligatorio il piano di ripartizione annuale. FHM teme che le modifiche comporteranno un aumento dell'onere amministrativo.

Articolo 26 capoverso 2

Secondo il Cantone ZG bisogna specificare che il piano di ripartizione annuale è comunicato ai lavoratori *per parere*.

Articolo 26 capoverso 5

FHM e SOB chiedono che la rinuncia a un piano di ripartizione annuale possa essere convenuta non solo con i singoli collaboratori ma anche con i loro rappresentanti.

Articolo 26 capoverso 6

Secondo FHM e SOB la disposizione va precisata affinché risulti chiaro cosa si intende per «tipo di servizio».

Articolo 26 capoverso 9

SEV, SSP e transfair chiedono che la disposizione sia completata con la possibilità di rinunciare alla rotazione dei turni.

3.3 Capitolo 3: Vacanze

Articolo 27

CSPO esige un aumento dei giorni di vacanza cui si ha diritto, in modo da uniformarli a quelli delle FFS, e un congedo paternità.

Articolo 29 capoverso 2

La nuova disposizione sul diritto alle vacanze in caso di assenze che si protraggono per un anno intero è espressamente approvata da UTP e FUS.

3.4 Capitolo 4: Tutela della salute e prevenzione degli infortuni

Articolo 30 capoverso 1

Su questa disposizione si sono espressi diversi partecipanti: chi propone di applicare quella attuale, chi raccomanda di avvicinarla maggiormente alla LL e chi la accoglie.

Articolo 30 capoverso 3

L'adeguamento della disposizione è espressamente condiviso da AIPL e dai Cantoni VS, GE e BL.

3.5 Capitolo 5: Eccezioni

Articolo 31

BUS CH e ASTAG approvano esplicitamente la possibilità di ridurre il numero di giorni di riposo domenicale per le piccole imprese d'autobus.

Articolo 34 capoverso 1

Secondo FER l'elenco dei motivi che consentono di ridurre i giorni di riposo va completato con il congedo maternità.

In diversi pareri si esige la sostituzione o lo stralcio dell'obbligo della dimostrazione.

Articolo 35 lettera b

In diversi pareri si chiede di non stabilire che le ore del turno di servizio eccedenti la media prescritta debbano essere compensate nei due giorni di lavoro successivi.

Articolo 39

Secondo FER l'elenco dei motivi che consentono di ridurre i giorni di riposo va completato con il congedo maternità.

Articolo 40 lettera b

In diversi pareri si chiede di non stabilire che le ore del turno di servizio eccedenti la media prescritta debbano essere compensate nei due giorni di lavoro successivi.

Articolo 44

Secondo FER l'elenco dei motivi che consentono di ridurre i giorni di riposo va completato con il congedo maternità.

In diversi pareri si esige la sostituzione o lo stralcio dell'obbligo della dimostrazione.

Articolo 45 lettera b

In diversi pareri si chiede di non stabilire che le ore del turno di servizio eccedenti la media prescritta debbano essere compensate nei due giorni di lavoro successivi.

Articolo 53 capoverso 1

Secondo SEV, SSP e transfair occorre precisare a partire da quando decorre il periodo in cui la durata giornaliera media può essere superata.

Articolo 56 capoverso 1

Secondo SEV, SSP e transfair occorre precisare a partire da quando decorre il periodo in cui la durata giornaliera media può essere superata.

Articolo 60

Il Cantone ZG chiede di specificare che le imprese devono comunicare immediatamente le eccezioni autorizzate.

3.6 Capitolo 6: Commissione della legge sulla durata del lavoro

Articolo 61

Il PSS sottolinea la necessità di attribuire anche in futuro la dovuta importanza a una composizione equilibrata della commissione, come previsto dall'avamprogetto.

3.7 Capitolo 7: Disposizioni finali

Articolo 64

In diversi pareri si approva espressamente un'entrata in vigore contestuale al cambio d'orario del 9 dicembre 2018. Le imprese di trasporto, dal canto loro, ritenendo che il termine sia stretto e ponga non poche difficoltà, esortano a concludere quanto prima i lavori legislativi.

UTP e FUS chiedono che per il settore del trasporto a fune sia resa possibile un'entrata in vigore contestuale all'inizio della stagione 2018 (novembre 2018).

4 Allegato

4.1 Elenco dei destinatari

Nella colonna «Abbreviazione» figura la denominazione utilizzata nel presente rapporto.

4.1.1 Governi cantonali

Destinatario	Abbreviazione	Parere pervenuto
Canton de Fribourg	FR	Sì
Canton de Genève	GE	Sì
Canton de Neuchâtel	NE	Sì
Canton de Vaud		No
Canton du Jura		No
Canton du Valais	VS	Sì
Cantone Ticino	TI	Sì
Kanton Aargau	AG	Sì
Kanton Appenzell Ausserrhoden	AR	Sì
Kanton Appenzell Innerrhoden	AI	Sì
Kanton Basel-Landschaft	BL	Sì
Kanton Basel-Stadt	BS	Sì
Kanton Bern	BE	Sì
Kanton Glarus	GL	Sì
Kanton Graubünden	GR	Sì
Kanton Luzern	LU	Sì
Kanton Nidwalden	NW	Sì
Kanton Obwalden	OW	Sì
Kanton Schaffhausen	SH	Sì
Kanton Schwyz	SZ	Sì
Kanton Solothurn	SO	Sì
Kanton St. Gallen	SG	Sì
Kanton Thurgau	TG	Sì
Kanton Uri	UR	Sì
Kanton Zug	ZG	Sì
Kanton Zürich	ZH	Sì
Konferenz der Kantonsregierungen (KdK) Conférence des gouvernements cantonaux (CdC) Conferenza dei Governi cantonali (CdC)	CdC	Sì

4.1.2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale

Destinatario	Abbreviazione	Parere pervenuto
Bürgerlich-Demokratische Partei BDP Parti bourgeois-démocratique PBD Partito borghese democratico PBD		No
Christlichdemokratische Volkspartei CVP Parti démocrate-chrétien PDC Partito popolare democratico PPD		No
Christlich-soziale Partei Obwalden csp-ow		No
Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis CSPO	CSPO	Sì
Evangelische Volkspartei der Schweiz EVP Parti évangélique suisse PEV Partito evangelico svizzero PEV		No
FDP. Die Liberalen PLR. Les Libéraux-Radicaux PLR.I Liberali Radicali		No
Grüne Partei der Schweiz GPS Parti écologiste suisse PES Partito ecologista svizzero PES		No
Grünliberale Partei glp Parti vert'libéral pvl		No
Lega dei Ticinesi (Lega)		No
Mouvement Citoyens Genevois (MCG)		No
Partei der Arbeit PDA Parti suisse du travail PST Partito svizzero del Lavoro PSdL		No
Schweizerische Volkspartei SVP Union Démocratique du Centre UDC Unione Democratica di Centro UDC		No
Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS Parti socialiste suisse PSS Partito socialista svizzero PSS	PSS	Sì

4.1.3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna

Destinatario	Abbreviazione	Parere pervenuto
Gruppo svizzero per le regioni di montagna	SAB	Sì
Associazione dei comuni svizzeri		Sì
Unione delle città svizzere	UCS	Sì

4.1.4 Associazioni mantello nazionali dell'economia

Destinatario	Abbreviazione	Parere pervenuto
economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen Fédération des entreprises suisses Federazione delle imprese svizzere Swiss business federation		No
Kaufmännischer Verband Schweiz Société suisse des employés de commerce Società svizzera degli impiegati di commercio		No
Schweiz. Bauernverband (SBV) Union suisse des paysans (USP) Unione svizzera dei contadini (USC)		No
Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) Union syndicale suisse (USS) Unione sindacale svizzera (USS)		No
Schweizerische Bankiervereinigung (SBV) Association suisse des banquiers (ASB) Associazione svizzera dei banchieri (ASB) Swiss Bankers Association		No
Schweizerischer Arbeitgeberverband Union patronale suisse Unione svizzera degli imprenditori	USI	Sì
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) Union suisse des arts et métiers (USAM) Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)	USAM	Sì
Travail.Suisse		Sì

4.1.5 Altre cerchie interessate

Destinatario	Abbreviazione	Parere pervenuto
AAGL Autobus AG Liestal Öffentlicher Verkehr	AAGL	Sì
AAGR Auto AG Rothenburg		No
AAGS Auto AG Schwyz		No
AAGU AUTO AG URI		No
AB Appenzeller Bahnen AG		No
ABI Autolinee Bleniesi SA		No
ACTS AG		No
AFA Automobilverkehr Frutigen-Adelboden AG		No
Ägerisee Schifffahrt AG c/o Schifffahrtsgesellschaft Zugersee AG		No
alliance F Alleanza delle società femminili svizzere		No
AMSA Autolinea Mendrisiense SA		No

Destinatario	Abbreviazione	Parere pervenuto
Impiegati Svizzeri		No
AOT Autokurse Oberthurgau AG		No
ARAG Rottal Auto AG		No
ARBAG Aletsch Riederalp Bahnen AG		No
ARL Società Autolinee Regionali Luganesi		No
AS Autobetrieb Sernftal AG		No
ASGS Les cars Ballestraz fils SA Autotransports Sion – Grône – Sierre		No
asm Aare Seeland mobil AG		No
Autofähre Vierwaldstättersee		No
AVG Autoverkehr Grindelwald AG		No
AVJ Société anonyme des auto-transports de la Vallée de Joux		No
AWA Ortsgemeinde Amden Autobusbetrieb Weesen – Amden		No
BAB Bettmeralp Bahnen AG		No
BBA Busbetrieb Aarau AG (BBA)		No
BDWM Transport AG		No
BGU Busbetrieb Grenchen und Umgebung AG		No
Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft		No
BLAG Busland AG		No
BLS AG	BLS	Sì
BLS AG Schifffahrt		No
BLT Baselland Transport AG	BLT	Sì
BLWE Genossenschaft Busbetrieb Lichtensteig Wattwil-Ebnat-Kappel		No
BMH Bergbahnen Meiringen-Hasliberg AG		No
BOB Berner Oberland-Bahnen AG		No
BOGG Busbetrieb Olten Gösgen Gäu		No
BOS BUS Ostschweiz AG		No
BRER Busbetrieb Rapperswil-Eschenbach-Rüti ZH		No
BRSB Braunwald-Standseilbahn AG		No
BSU Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG		No
BUS CH Associazione degli assuntori postali svizzeri	BUS CH	Sì
BVB Basler Verkehrs-Betriebe		No
BWS Bus Wollerau - Samstagern		No

Destinatario	Abbreviazione	Parere pervenuto
CBV Téléphérique Chalais-Vercorin SA Chalais-Brie-Vercorin		No
Centre Patronal Bern		No
Centre Patronal Paudex	CP	Sì
CJ Compagnie des Chemins de fer du Jura SA	CJ	Sì
Compagnie de Navigation sur le lac de Joux		No
Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman CGN SA		No
Crossrail		No
DB Deutsche Bahn AG		No
FART Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi	FART	Sì
FB Forchbahn AG		No
Fédération des Entreprises Romandes	FER	Sì
FLP Ferrovie Luganesi		No
Franz Weiss-Wacker Bootsvermietung Sarnen		No
FW Frauenfeld-Wil-Bahn AG		No
Sindacato del personale dei trasporti SEV	SEV	Sì
Sindacato Unia		No
Inclusion Handicap		No
Servizio d'informazione per i trasporti pubblici LITRA	LITRA	Sì
Infra Suisse	Infra Suisse	Sì
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr IGöV Nordwestschweiz		No
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz IGöV		No
Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs der Nordwestschweiz KöV NWCH		No
Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici CTP		No
Konsumentenforum kf		No
KWO Kraftwerke Oberhasli AG		No
LDW Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli AG Dallenwil		No
LEB Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA		No
Les Routiers Suisses		No
LLB Verkehrsbetriebe Leuk-Leukerbad und Umgebung		No
LRE Luftseilbahn Raron - Eischoll		No
LRF Luftseilbahn Rhäzüns-Feldis AG		No
LRU Luftseilbahn Raron-Unterbäch		No

Destinatario	Abbreviazione	Parere pervenuto
LSG Luftseilbahn Stalden - Staldenried - Gspon		No
LSH Luftseilbahn-Genossenschaft Schattdorf-Haldi		No
LSMS Schilthornbahn AG		No
LTUO Luftseilbahn Turtmann – Unterems – Oberems		No
LUFAG Luftseilbahn Unterterzen-Flumserberg AG		No
MBC Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA		No
MGB Matterhorn Gotthard Verkehrs AG		No
MOB Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA		No
MVR Transports Montreux-Vevey-Riviera SA		No
Navigation sur le lac des Brenets		No
Navigazione Lago Maggiore		No
NHB Niederhornbahn AG		No
NStCM Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA		No
Impiegati del settore pubblico Svizzera		Sì
Posta CH SA		No
AutoPostale Svizzera SA	PAG	Sì
railCare SA / Coop Società Cooperativa	Coop	Sì
RB RIGI BAHNEN AG		No
RBL Regionalbus Lenzburg AG		No
RBS Regionalverkehr Bern-Solothurn AG		No
Region Sarganserland-Werdenberg Fachgruppe Verkehr		No
REGIONALPS SA		No
REGO Regiobus AG		No
FR Ferrovia retica FA		No
RVBW Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen AG		No
RVSH Regionale Verkehrsbetriebe Schaffhausen AG		No
SBB GmbH		No
SBC Stadtbus Chur AG		No
SBG SüdbadenBus GmbH		No
SBS Schifffahrt AG		No
SBW Stadtbus Winterthur		No
Schifffahrtsgenossenschaft Greifensee		No
Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees		No
Schifffahrtsgesellschaft Hallwilersee		No

Destinatario	Abbreviazione	Parere pervenuto
Schiffahrtsgesellschaft Zugersee AG		No
Schiffsbetrieb Walensee AG		No
Federazione svizzera del turismo		No
Ferrovie federali svizzere FFS SA	FFS	Sì
Schweizerische Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein		No
Istituto nazionale svizzero di assicurazione contro gli infortuni		Sì
Associazione svizzera degli ingegneri ed esperti del traffico SVI		No
Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft SVWG		No
Società svizzera degli impresari-costruttori	SSIC	Sì
Associazione svizzera dei trasportatori stradali ASTAG	ASTAG	Sì
Sindacato svizzero dei servizi pubblici SSP Zentralsekretariat	SSP	Sì
Funivie Svizzere	FUS	Sì
SMC Compagnie de Chemin de Fer et d'Autobus Sierre-Montana-Crans SA		No
SMtS Funiculaire Saint-Imier - Mont-Soleil SA		No
SNL Società di navigazione del Lago di Lugano		No
SOB Schweizerische Südostbahn AG	SOB	Sì
Società Navigazione del Lago di Lugano		No
Société de Navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat S.A.		No
Société des Mouettes Genevoises Navigation		No
Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz		No
Fondazione per la protezione dei Consumatori FPC		Sì
StoB Standseilbahn Schwyz - Stoos AG und Stoosbahnen AG		No
strasseschweiz Verband des Strassenverkehrs FRS		No
SVB Städtische Verkehrsbetriebe Bern (bernmobil)		No
Syna segretariato centrale		No
SZU Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG		No
TDCA Téléphérique Dorénav - Champex d'Alesse Commune de Dorénav		No
Thurbo AG	Thurbo	Sì
TL Transports publics de la Région Lausannoise sa	TL	Sì

Destinatario	Abbreviazione	Parere pervenuto
TMR Transports de Martigny et Régions SA		No
Touring Club Svizzero		No
TPC Transports Publics du Chablais SA	TPC	Sì
TPF Transports publics fribourgeois Trafic	TPF	Sì
TPG Transports publics genevois (TPG)		No
TPN Transports publics de la Région Nyonnaise SA		No
transfair	transfair	Sì
TRAVYS Transports Vallée-de-Joux – Yverdon-les-Bains – Sainte-Croix S.A.		No
TRI Téléphérique Riddes-Isérables Commune Isérables		No
TRN Transports Publics Neuchâtelois SA (transN)	transN	Sì
TSB Treib-Seelisberg-Bahn AG		No
TSD Theytaz Excursions SA		No
VB Verkehrsbetriebe Biel		No
VBD Verkehrsbetrieb der Landschaft Davos		No
VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG		No
VBH Verkehrsbetriebe Herisau		No
VBL Verkehrsbetriebe Luzern AG		No
VBSG Verkehrsbetriebe St. Gallen		No
VBZ Verkehrsbetriebe Zürich	VBZ	Sì
ATA Associazione Traffico e Ambiente		No
Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti VSLF	VSLF	Sì
Unione dei treni storici della Svizzera HECH		Sì
Unione dei trasporti pubblici UTP	UTP	Sì
Associazione delle aziende svizzere di navigazione		No
Vereinigung Schweizerischer Bahntechnik Unternehmen VSBTU	VSBTU	Sì
Verkehrsbetriebe STI AG	STI	Sì
VMCV SA		No
VZO Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) AG		No
WAB Wengernalpbahn AG		No
Commissione della concorrenza COMCO		No
WRS Widmer Rail Services		No
WSB Wynental- und Suhrentalbahnhof AG		No
zb Zentralbahn AG	zb	Sì

Destinatario	Abbreviazione	Parere pervenuto
ZBB Zugerbergbahn AG		No
Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs		No
Zürichseefähre Horgen – Meilen AG	FHM	Sì
Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft		No
ZVB Zugerland Verkehrsbetriebe AG		No

4.1.6 Altre cerchie interessate (pareri spontanei)

Destinatario	Abbreviazione	Parere pervenuto
Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni (upi)		Sì, spontaneo
Elvetino SA	Elvetino	Sì, spontaneo
Associazione intercantonale per la protezione dei lavoratori	AIPL	Sì, spontaneo
LuzernPlus		Sì, spontaneo
RAILplus SA	RAILplus	Sì, spontaneo
Commissione paritetica svizzera per le costruzioni ferroviarie	CPS	Sì, spontaneo
Federazione Svizzera degli Avvocati FSA		Sì, spontaneo
Associazione degli istituti cantonali di assicurazione AICA		Sì, spontaneo
Associazione Svizzera Costruttori di binari	VSG	Sì, spontaneo