

Orari d'apertura dei negozi nei centri di trasporto pubblico

Tema in votazione nel novembre 2005

2 settembre 2005

Numero 16-1

dossier politica

Gli orari d'apertura dei negozi in votazione in novembre

L'essenziale in breve

Il 27 novembre 2005 il popolo svizzero sarà chiamato a pronunciarsi su una revisione della legge sul lavoro. L'iniziativa parlamentare del consigliere nazionale Rolf Hegetschweiler ne è all'origine. Essa chiede che i negozi situati nei centri di trasporto pubblico possano essere aperti e impiegare personale anche la domenica. L'Unione sindacale svizzera (USS) e Travail.Suisse hanno lanciato il referendum.

La posizione di economiesuisse

L'evoluzione di questi ultimi anni, che si è tradotta in una maggiore libertà in materia di orari d'apertura dei negozi in tutto il paese, è in contraddizione con il divieto attuale, rigido, del lavoro domenicale figurante nella legge sul lavoro. Questa situazione contraddittoria deriva da un decreto del Tribunale federale del marzo 2002, che vieta a numerosi commerci della stazione principale di Zurigo e di Stadelhofen di impiegare personale la domenica. Questa decisione contestabile risulta dall'opposizione dei sindacati, che non vogliono più lo statu quo attuale e intendono ritornare alla situazione del passato. Questo decreto non nuoce soltanto ai clienti delle stazioni e ai viaggiatori dei trasporti pubblici, bensì anche al personale e ai proprietari dei negozi. La revisione della legge sul lavoro e orari d'apertura più flessibili dei negozi nelle grandi stazioni e negli aeroporti, devono permettere di porre fine a questa insostenibile situazione.

I sindacati e una parte del PS combattono il progetto con il pretesto di voler preservare il riposo domenicale. Ma la vera motivazione degli avversari è l'opposizione alla liberalizzazione degli orari d'apertura dei negozi. Non si può altrimenti spiegare perché sia stato lanciato il referendum proprio a proposito delle vendite domenicali nelle stazioni e ci si sia così rivolti indirettamente contro le FFS e il servizio pubblico. Non stupisce dunque che numerose personalità del PS denuncino la politica contraddittoria del loro partito e si siano opposte al referendum.

Dal punto di vista dell'economia bisogna respingere qualsiasi messa sotto tutela dei consumatori. Le cittadine e i cittadini devono poter decidere liberamente quando e dove desiderano effettuare i loro acquisti. La regolamentazione attuale, lungi dalla realtà, non ha più ragione d'esistere. In questi ultimi anni le abitudini di vita e di consumo della popolazione si sono modificate, la vita professionale di tutti i giorni e i bisogni di mobilità sono oggi diversi. Orari d'apertura dei negozi più flessibili corrispondono dunque ad una precisa domanda. economiesuisse sostiene l'adattamento della legge sul lavoro, vale a dire orari d'apertura dei negozi favorevoli ai consumatori e alle famiglie.

Genesi del progetto

L'iniziativa parlamentare del consigliere nazionale Rolf Hegetschweiler relativa alla legge federale sulle ferrovie, chiede che i servizi accessori delle stazioni considerate come centri di trasporto pubblico siano autorizzate ad impiegare personale sette giorni su sette.

Il Consiglio Nazionale ha deciso il 29 settembre 2003, con 87 voti contro 43, di dare seguito all'iniziativa parlamentare Hegetschweiler. L'iniziativa è stata trasmessa alla Commissione dell'economia e dei tributi (CET) del Consiglio Nazionale affinché essa elaborasse un progetto. La commissione ha deciso il 26 gennaio 2004 di non modificare la legge federale sulle ferrovie, ma di adattare la legge sul lavoro. Così, tutti i negozi presenti nelle stazioni ferroviarie potranno essere aperti anche la domenica. Si definisce così uno spazio geografico e non un assortimento di prodotti. Per quanto riguarda il luogo, poco importa se le merci e i servizi sono situati nel sedime stesso della stazione. Il solo elemento determinante, come è già il caso oggi, è il legame funzionale con la stazione.

Con la modifica della legge sul lavoro, i centri dei trasporti pubblici che registrano un importante traffico di viaggiatori potranno impiegare personale la domenica nonché nei giorni feriali fino alle 23 di sera.

I Cantoni hanno di nuovo esaminato le basi giuridiche di questa disposizione nel corso della sessione estiva 2004. Il Consiglio degli Stati, seconda Camera ad e-

saminare questa tematica, ha adottato la corrispondente modifica della legge sul lavoro soltanto nel corso di un secondo tentativo. Esso aveva dapprima espresso riserve relative alla politica regionale. Riteneva infatti che le regioni non erano ancora sufficientemente tenute in considerazione nel progetto, che bisognava invitare i Cantoni a prendere posizione prima di ogni decisione, che la commissione doveva ancora esaminare la questione della protezione dei lavoratori e che troppe questioni d'interpretazione rimanevano aperte nella versione del Consiglio Nazionale.

Nel corso della sessione autunnale 2004, il Consiglio degli Stati ha finito con l'approvare con una netta maggioranza di 28 voti contro 10, un alleggerimento del divieto di lavoro festivo.

L'Unione sindacale svizzera (USS) e Travail.Suisse hanno lanciato il referendum.

Quest'ultimo è riuscito, munito di circa 80'000 firme. Il 27 novembre il popolo svizzero potrà dunque pronunciarsi su questo tema.

Modifica della legge sul lavoro del 1964:

Articolo 27, capoverso 1^{ter}

“Nei punti di vendita e nelle aziende di prestazione di servizi situati nelle stazioni che, in ragione del grosso traffico viaggiatori, sono centri di trasporto pubblico, nonché negli aeroporti i lavoratori possono essere occupati la domenica”.

Situazione insoddisfacente

Attualmente le imprese ferroviarie sono autorizzate dalla legge federale sulle ferrovie a proporre servizi accessori nelle stazioni e sui treni, sempre che questi servizi rispondano alle esigenze degli utenti della ferrovia. Le disposizioni cantonali e comunali in materia d'apertura e di chiusura non si applicano a questi servizi. Questi ultimi sono tuttavia soggetti ad altre disposi-

zioni di polizia, in materia commerciale, sanitaria ed economica, nonché alle regolamentazioni sui rapporti di lavoro dettate dalle

La regolamentazione attuale, lungi dalla realtà, non ha più ragione d'esistere. In questi ultimi anni le abitudini di vita e di consumo della popolazione si sono modificate, la vita professionale di tutti i giorni e i bisogni di mobilità sono oggi diversi. Orari d'apertura più flessibili dei negozi corrispondono dunque ad una precisa domanda.

competenti autorità. Il 22 marzo 2002 il Tribunale federale ha deciso, su pressione dei sindacati, che le imprese della stazione principale di Zurigo e di Zurigo-Stadelhofen potrebbero mantenere aperti i loro commerci la domenica, ma che essi potrebbero impiegare personale soltanto parzialmente o con un'autorizzazione speciale. La modifica della legge sul lavoro permetterà di regolare questa situazione poco chiara.

Diritto di codecisione dei Cantoni

L'Ufficio federale dei trasporti definisce le stazioni che sono considerate come centri di trasporto pubblico:

- a) le imprese ferroviarie, sempre che la cifra d'affari del traffico viaggiatori di una stazione raggiunga almeno 20 milioni di franchi all'anno;

- b) le imprese ferroviarie e un Cantone che ne fanno comune richiesta nel caso di stazioni che rivestono grande importanza regionale.

Attualmente, 25 stazioni rispondono alla definizione di "centri di trasporto pubblico": Zurigo, Berna, Basilea, Ginevra, Lucerna, Losanna, Winterthur, Zurigo-aeroporto, San Gallo, Bienne, Baden, Thun, Zurigo-Stadelhofen, Zurigo-Oerlikon, Friburgo, Zugo, Neuchâtel, Aarau, Ginevra-aeroporto, Olten, Lugano, Coira, Sciaffusa, Soletta e Briga.

Le condizioni previste al punto b) permetteranno tuttavia anche a quei centri la cui cifra d'affari è minore di beneficiare della vendita nei giorni festivi. Su richiesta dei Cantoni, le stazioni che rivestono grande importanza regionale potranno figurare su questa lista, sempre che le FFS siano d'accordo. Ne fanno parte: Uster, Sion, Lenzburg, Frauenfeld, Rapperswil, Burgdorf, Langenthal o Locarno. I Cantoni saranno così consultati quando si tratterà di determinare quali stazioni sono considerate come centri di trasporto pubblico.

Pragmatica + federalista = soluzione svizzera

Il progetto ha ovviamente subito cambiamenti in seguito alle modifiche apportate dal Consiglio degli Stati. Esso è dotato oggi di un miglior ancoraggio regionale. Non favorisce dunque soltanto le grandi stazioni di Zurigo, Berna, Basilea o Ginevra, ma anche quelle stazioni che generano meno di 20 milioni di franchi di cifra d'affari nel trasporto di persone. Dopo che l'impresa ferroviaria e il Cantone

presentano una domanda comune, è possibile far beneficiare stazioni importanti sul piano regionale di orari d'apertura più estesi. Questa soluzione flessibile e federalista prende in considerazione i bisogni locali specifici. Essa prevede inoltre di ripartire gli acquisti della domenica a livello regionale e non su tutto il territorio. Ciò è molto auspicabile dal punto di vista della politica regionale. In concreto, ciò significa che il Canton San Gallo ha un diritto di codecisione se Wil o Rapperswil chiedono lo statuto di centro di trasporti pubblici. Il Cantone darà il proprio accordo se il bisogno è reale e se è accettato dal Comune interessato.

Questa regolamentazione riveste un'importanza considerevole per il turismo. In effetti, in caso di rifiuto del progetto, i commerci situati in luoghi turistici dovrebbero pure chiudere la domenica, mentre oggi essi

possono aprire la domenica senza autorizzazione speciale. Ciò nuocerebbe chiaramente all'attrattività delle regioni turistiche. Non bisogna dimenticare che il turismo è un motore economico importante per le regioni di montagna. Bisogna così stare attenti a non inasprire le condizioni-quadro introducendo divieti rigorosi.

Nessuna messa sotto tutela dei consumatori

La riveduta legge sul lavoro risponde ad un bisogno diffuso fra i consumatori. Secondo le statistiche delle FFS, il 20% circa dell'insieme della cifra d'affari generata nelle 25 maggiori stazioni FFS viene realizzata la domenica.

Ciò è in parte dovuto ai cambiamenti delle condizioni di lavoro e di vita dei consumatori. In effetti, si costata un aumento del numero di economie domestiche composte da una persona nonché delle coppie e famiglie dove entrambi i coniugi svolgono un'attività lavorativa. Questo aumento del tasso d'attività richiede forzatamente orari d'apertura dei negozi più flessibili. Inoltre, le esigenze della popolazione in termini di mobilità sono evolute: le persone che svolgono un'attività lucrativa sono divenute sempre più mobili. Esse fanno i loro acquisti dopo il lavoro oppure la domenica. Ora, il consumatore dovrebbe poter scegliere liberamente quando, come e dove egli desidera effettuare i propri acquisti. La sua libertà non deve essere ristretta da leg-

gi o da prescrizioni statali.

I sindacati ritengono che lavorare la domenica nuoccia alla famiglia, poiché quest'ultima ha un unico giorno per ritrovarsi

Questa regolamentazione riveste un'importanza considerevole per il turismo. In effetti, in caso di rifiuto del progetto, i negozi situati nelle località turistiche dovrebbero rimanere chiusi la domenica.

e trascorrere il tempo insieme. Tenuto conto degli attuali contesti familiari, questo argomento non è convincente. In effetti molte famiglie hanno bisogno di un secondo salario per vivere, di modo che quelle dove entrambi i partner lavorano sono sempre più numerose. Secondo la professione, uno dei genitori può dedicarsi interamente ai bambini, mentre l'altro svolge un'attività lucrativa, ivi compresa la domenica. Non stupisce dunque che lavorare la domenica abbia i suoi sostenitori: il supplemento salariale ha la sua attrattività e alle persone non dispiace avere un giorno di congedo durante la settimana.

Come sottolineano regolarmente i sindacati, gli impiegati delle imprese interessate non devono soffrire per la liberalizzazione degli orari d'apertura. I datori di lavoro sono inoltre preoccupati di trovare una soluzione

ne ragionevole sul piano sociale. Il personale di Migros e Coop che lavora la domenica beneficia di un supplemento salariale del 50% (CCL). Le FFS hanno proposto di ancorare una disposizione analoga nei loro commerci a condizione che i sindacati rinuncino al referendum. Questi ultimi non hanno tenuto conto della proposta, essi esigono dei contratti collettivi per i lavoratori interessati. Secondo il consigliere nazionale Hegetschweiler (sessione primaverile 2004), sarebbe contrario al sistema prescrivere dei CCL poiché, secondo i centri, sono in gioco settori diversi. Inoltre, gli ambienti economici ritengono che non spetta al legislatore negoziare i CCL, poiché questo ruolo spetta ai partner sociali. La prevista revisione della legge sul lavoro non invade il ruolo dei partner sociali.

“Shopville”, la galleria commerciale della stazione di Zurigo e la Società degli impiegati del commercio, hanno definito nuove condizioni di lavoro, migliori, che entreranno in vigore se gli elettori svizzeri voteranno sì in novembre. Le FFS sostengono misure analoghe in altre località.

Sopprimere una situazione giuridica contraddittoria

La soluzione proposta permetterà gli acquisti sette giorni su sette nelle stazioni di una certa importanza e nelle grandi stazioni. I commerci delle grandi stazioni potranno impiegare i loro dipendenti anche la domenica senza speciale autorizzazione. L'adattamento della legge sul lavoro tende dunque a mantenere lo status quo.

In caso di rifiuto, le possibilità d'acquisto la domenica saranno di nuovo limitate. La regolamentazione transitoria elaborata dal seco, ancora in vigore, cadrebbe. Circa 120 commerci dovrebbero in futuro chiudere la domenica, di cui 40 presso la stazione principale di Zurigo, 12 a Berna e rispettivamente 8 a Ginevra-aeroporto, Basilea e Zurigo-Stadelhofen. A Berna, Basilea e Ginevra-aeroporto, Migros dovrebbe chiudere alcuni negozi; lo stesso sarebbe per Coop a Zurigo-Stadelhofen e per Aperto. La ragione è che, secondo la giurisdizione suprema, potrebbero aprire soltanto i commerci che rispondono ai bisogni della clientela delle ferrovie; così la vendita di calze sarebbe ad esempio autorizzata, ma non quella di camicie o cravatte.

Inoltre, la modifica della legge sul lavoro chiarisce la legislazione: la situazione attuale è assurda, poiché il diritto cantonale autorizza i commerci posti nelle stazioni ad aprire la domenica, mentre il diritto federale vieta di far lavorare gli impiegati la domenica. Vi è qui una contraddizione giuridica. La modifica della legge sopprimerebbe questa sconcertante situazione.

Argomenti poco credibili degli oppositori

Il timore dei sindacati che le stazioni divengano la domenica un luogo di vendita di televisori, vetture e assicurazioni è fuori posto. Non vi è più spazio libero nella maggioranza delle stazioni e queste ultime dispongono solo di un numero limitato di superfici. Vi si acquista più o meno quello che ci sta in una borsa della spesa; le grandi stazioni non si prestano ai grandi acquisti, né alle merci pesanti. Inoltre, i commerci presso le stazioni propongono solo un assortimento ridotto.

L'Unione sindacale svizzera diffonde l'idea che l'estensione degli orari d'apertura dei commerci nelle stazioni obbligherà così il personale dell'industria alimentare, dei trasporti stradali e delle riparazioni a lavorare di più la domenica. Martin Schlöpfer, responsabile della politica economica della Federazione delle cooperative Migros, spiega che le forniture avvengono necessariamente durante la settimana: “Le conseguenze dell'apertura dei commerci la domenica sulle imprese di produzione e di trasporto sono praticamente nulle”.

I sindacati avanzano regolarmente l'ipotesi secondo cui l'adattamento della legge sul lavoro provoca a lungo termine la soppressione della domenica festiva e dunque di un giorno feriale e di riposo. Se questa obiezione non può essere totalmente scartata, l'argomentazione dei sindacati non è esente da contraddizioni: da una parte, essi propagano l'idea che la domenica è “sacra” e che non deve essere dedicata al lavoro mentre, dall'altra parte, essi accetterebbero una liberalizzazione degli orari d'apertura dei negozi se i contratti collettivi di lavoro garantissero un supplemento salariale. Pertanto, si deve concludere che i sindacati si preoccupano maggiormente degli aspetti finanziari che non di quelli morali.

L'ambiente e gli utenti della ferrovia ne approfittano

La presenza di commerci nelle stazioni e negli aeroporti è sensata dal punto di vista delle politiche ambientali e di pianificazione del territorio. Secondo le FFS, il 61% dei viaggiatori sono clienti regolari dei negozi che si trovano presso le stazioni, in particolare la domenica. La tendenza è al rialzo. Ciò dimostra che l'utilizzo dei trasporti pubblici e gli acquisti nei grandi centri di comunicazione vanno di pari passo. L'adattamento degli orari d'apertura ai bisogni dei consumatori aumenta l'attrattività delle stazioni e funge da sostegno ai trasporti pubblici. Nell'eventualità di un rifiuto del progetto, gli utenti della ferrovia sarebbero penalizzati rispetto agli automobilisti, poiché dovrebbero recarsi fuori dalle stazioni-servizio per effettuare i loro acquisti della

domenica.

Anche dal punto di vista ecologico, una liberalizzazione degli orari d'apertura dei commerci nei principali centri di comunicazione raggiungibili facilmente mediante i trasporti pubblici è sensata.

Non si comprende inoltre perché le grandi stazioni e gli aeroporti applicherebbero disposizioni così rigide, mentre i punti di vendita nelle stazioni, le panetterie, i commerci delle aree autostradali e delle località turistiche non dovrebbero richiedere autorizzazioni speciali.

Conclusioni

Orari d'apertura dei negozi più flessibili sono l'espressione di un sistema di vita più variato e maggiormente basato sull'individuo. Oggi è assurdo rimanere rigidi in materia di orari d'apertura dei negozi. Numerosi lavoratori possono effettuare i loro acquisti soltanto dopo le ore 18.30 oppure alla fine della settimana, ciò che è generalmente già possibile. La revisione della legge sul lavoro si tradurrebbe in primo luogo nel mantenimento dello statu quo. Nell'eventualità di un rifiuto il 27 novembre, circa 120 commerci dovrebbero restare chiusi la domenica. Il progetto di legge tende a sopprimere la contraddizione le-

Il progetto di legge tende a sopprimere la contraddizione legale attuale fra il diritto cantonale, che autorizza l'apertura dei negozi nelle stazioni la domenica e il diritto federale, che obbliga un datore di lavoro a richiedere un permesso speciale per far lavorare i propri dipendenti la domenica.

gale attuale fra il diritto cantonale, che autorizza l'apertura dei negozi nelle stazioni la domenica e il diritto federale, che obbliga un datore di lavoro a richiedere un permesso speciale per far lavorare i propri dipendenti la domenica.

Dal punto di vista della politica ambientale, è sensato liberalizzare gli orari d'apertura dei negozi nelle stazioni: quasi due terzi dei viaggiatori sono clienti regolari dei commerci situati nelle stazioni. L'utilizzazione dei trasporti pubblici e gli acquisti nelle stazioni sono dunque strettamente correlati.

La modifica della legge sul lavoro è una soluzione fles-

sibile e federalista che tiene conto delle specificità delle regioni conferendo tuttavia un diritto di co-decisione ai Cantoni. Finora, nessuno ha avuto da ridire sul fatto che, nelle regioni turistiche della Svizzera, i negozi siano aperti la domenica.

economiesuisse si oppone ad una restrizione statale degli orari d'apertura dei negozi. In futuro i consumatori devono così poter decidere liberamente quali acquisti desiderano effettuare e in quale momento.