



O073-1332

Rapporto esplicativo

A. Nuova ordinanza sull'ammissione di persone alla circolazione stradale

1. Situazione iniziale e scopo

Inizialmente, lo scopo principale della revisione dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC)¹ era quello di ottimizzare la prima fase della formazione di guida (fino al rilascio della licenza di condurre), come si era prospettato già nel 2005 in occasione dell'introduzione della seconda fase (formazione complementare successiva all'ottenimento della licenza di condurre in prova). Da allora i lavori sono stati tuttavia fortemente condizionati dai seguenti fattori:

- nel 2006 l'Unione europea ha emanato una versione interamente rivista della direttiva sulla patente di guida² (di seguito direttiva UE);
- l'Ufficio prevenzione infortuni (upi) ha condotto, su incarico dell'USTRA, una valutazione della seconda fase di formazione;
- l'Assemblea federale ha abbandonato l'idea iniziale di abolire la seconda fase di formazione, chiedendo in contropartita di apportarvi sostanziali miglioramenti e di ridurne la durata;
- nel quadro dell'esecuzione dell'Accordo sui trasporti terrestri, il Consiglio federale ha emanato l'ordinanza sull'ammissione degli autisti (OAut³, che riguarda in particolare i conducenti di autocarri e autobus);
- le possibilità di comunicazione elettronica sono notevolmente aumentate;
- la garanzia della qualità delle formazioni obbligatorie va acquistando sempre maggiore importanza.

Da qui è derivata la necessità di procedere, oltre che a una revisione materiale dell'accesso alla licenza di condurre, anche a una ristrutturazione formale, e quindi a una revisione totale delle prescrizioni sull'ammissione delle persone alla circolazione stradale che si riassume nel presente disegno di ordinanza.

2. Principali elementi della revisione

2.1 Formazioni ed esami

Per guidare con sicurezza nella circolazione stradale i candidati dovranno ricevere una formazione più completa, ossia acquisire nei corsi obbligatori e nella formazione complementare per l'ottenimento della licenza di condurre definitiva tutte le competenze operative di cui hanno bisogno per diventare dei conducenti sicuri e responsabili. Le conoscenze e le capacità necessarie dovranno inoltre essere verificate per quanto possibile attraverso gli esami, prescrivendo formazioni obbligatorie solo per le competenze di cui è difficile o impossibile dimostrare l'acquisizione in sede d'esame.

¹ RS 741.51

² Direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006 concernente la patente di guida (Gazzetta ufficiale dell'Unione europea del 30 dicembre 2006, L 403/18)

³ RS 741.521

Nel caso della licenza di condurre per automobili i corsi obbligatori si ridurranno così dalle attuali 24 ore (8 ore di «corso di teoria della circolazione» e 16 ore di «formazione complementare») a sole 17 ore (8 ore di «corso di teoria della circolazione», 2 ore di «formazione tecnica di base» e 7 ore di «formazione complementare»).

Per poter ottimizzare come previsto la formazione e l'esame di guida sono tuttavia necessarie delle misure accompagnatorie. Le misure minime proposte a garanzia della qualità, che nel caso dell'esame pratico di conducente si rifanno a quelle prescritte dalla direttiva UE a tutti gli Stati membri, garantiscono il controllo della procedura per l'ottenimento della licenza di condurre e, in caso di necessità, l'adozione di provvedimenti correttivi adeguati.

2.2 Procedura di ammissione

In futuro, la procedura di ammissione si svolgerà quanto più possibile per via elettronica; il che presuppone l'iscrizione dei candidati a una licenza di condurre presso l'autorità cantonale competente prima ancora di aver frequentato il primo modulo di formazione obbligatorio e quindi più presto rispetto ad ora. L'iscrizione, che sostituisce la domanda per il rilascio di una licenza per allievo conducente o di una licenza di condurre secondo il diritto vigente, avverrà ancora in forma cartacea, in primo luogo per consentire di identificare formalmente i candidati e in secondo luogo perché i documenti richiesti devono essere presentati in originale. I certificati relativi ai corsi frequentati e agli esami superati saranno invece, in linea di principio, emessi e trasmessi all'autorità cantonale unicamente per via elettronica.

I termini di validità saranno per quanto possibile aboliti: l'attestato d'iscrizione, la licenza per allievo conducente, la partecipazione ai corsi e gli esami superati non avranno più, in linea di principio, validità limitata in modo da sgravare dall'onere del controllo le autorità cantonali e risparmiare ai candidati eventuali ripetizioni inutili.

2.3 Formato della licenza di condurre e categorie

Nonostante le licenze di condurre rilasciate prima del 1977 dovessero essere sostituite da nuovi documenti entro il 31 dicembre 1995 (art. 151 cpv. 1 OAC), molti Cantoni non hanno attuato la disposizione, motivo per cui sono ancora in circolazione diverse licenze di vecchia data.

Nel corso dei decenni le categorie di licenze di condurre si sono evolute: ne sono state create di nuove, altre non possono più essere conseguite, mentre sono rimasti quasi tutti i diritti acquisiti, dando luogo a una situazione estremamente confusa.

Poiché il recepimento autonomo delle categorie previste dalla direttiva UE comporterà una nuova modifica delle categorie svizzere, la presente revisione prevede la sostituzione di tutte le licenze di condurre cartacee (di colore blu) con tessere plastificate in formato carta di credito e delle autorizzazioni che non corrispondono alle nuove categorie con quelle più adeguate.

3. Importanti novità contenutistiche

3.1 Momento della partecipazione al corso di teoria della circolazione

Il corso di teoria della circolazione andrà seguito prima dell'esame teorico. Questo perché, al fine di trasmettere ai partecipanti le competenze operative indispensabili per concludere con successo la formazione di guida, si è dovuto adeguare non tanto il volume, quanto piuttosto il contenuto del nuovo modulo obbligatorio. Tali competenze fungono inoltre da base a una migliore comprensione delle norme della circolazione che, non essendo oggetto di insegnamento dei corsi obbligatori, vengono apprese autonomamente (attraverso manuali didattici, strumenti di e-learning o a scuola guida) dopo il corso di teoria della circolazione o parallelamente ad esso.

3.2 Libretto di formazione

Scopo del libretto di formazione è contribuire a un'implementazione efficace delle ottimizzazioni proposte per la formazione e l'esame di guida degli aspiranti conducenti. Esso presenta diversi vantaggi:

- documenta, rendendolo più trasparente, il processo di apprendimento come pure le competenze acquisite o ancora da raggiungere;
- permette un migliore coordinamento tra lezioni di guida professionali e non, purché venga usato anche dagli accompagnatori privati. Questi ultimi possono infatti far esercitare gli allievi conducenti in modo più mirato se conoscono i contenuti di apprendimento e il livello di formazione già raggiunto;
- qualifica maggiormente la figura degli accompagnatori i quali, avendo una panoramica delle competenze da trasmettere e sapendo quali di esse vengono verificate nell'esame pratico di conducente, possono impostare la formazione di guida in maniera più strutturata.

3.3 Esame teorico di conducente

L'esame pone l'accento sulla guida conforme alle norme della circolazione stradale, cooperativa e soprattutto sicura e responsabile. Per superarlo occorrerà aver assimilato queste competenze, mentre dal punto di vista della valutazione non cambia materialmente nulla: attualmente sono necessari 135 punti (90%) su un massimo di 150 (numero massimo di errori: 15 punti = 10%), in futuro il 90 per cento del punteggio totale.

3.4 Proroga del periodo di formazione

In alcuni Paesi europei (ad es. Austria, Spagna, Germania) si è dimostrato che, prorogando il periodo di guida accompagnata e quindi aumentando la possibilità di maturare preziose esperienze in un «ambiente protetto», si può ridurre notevolmente il rischio d'incidente dei principianti.

La Svizzera non poteva esimersi dal tener conto di questi risultati. Quale mezzo fondamentale per migliorare la prima fase di formazione si propone pertanto di ammettere all'esame pratico di categoria B soltanto i candidati che possiedono la licenza per allievo conducente da almeno un anno (ossia a partire da 18 anni compiuti). La misura non sarà tuttavia applicata alle persone che al momento dell'iscrizione all'esame hanno superato i 25 anni.

La proroga del periodo di formazione rende indispensabile anticipare il rilascio della suddetta licenza, giacché in caso contrario si dovrebbe innalzare l'attuale età minima per l'ottenimento della licenza di condurre di categoria B. Non essendo questo l'obiettivo perseguito, si è prevista quindi la possibilità di ottenere la licenza per allievo conducente già al compimento del 17° anno di età.

Per stimare le ripercussioni sui consumi energetici derivanti dal rilascio della licenza per allievo conducente a 17 anni unitamente alla proroga del periodo di formazione, l'Ufficio federale dell'energia (UFE) ha commissionato uno studio⁴: ne è risultato che il consumo energetico dei tragitti in automobile – rapportato a quello di tutte le auto e di tutti i gruppi d'età del traffico viaggiatori in Svizzera – si ridurrebbe dello 0,49 per cento, mentre nel caso in cui la suddetta licenza fosse rilasciata a 18 anni la diminuzione sarebbe dello 0,60 per cento.

3.5 Formazione tecnica di base

La formazione tecnica di base comprende due moduli consistenti in un'ora di guida ciascuno.

La frenata a fondo, ovvero l'operazione che consente di rallentare e arrestare il proprio veicolo nel minor spazio possibile⁵, è una manovra fondamentale che non tutti i neopatentati padroneggiano. L'esitazione, di fronte a un pericolo elevato, nel premere a fondo sul pedale del freno riduce di molti metri lo spazio di frenata e aumenta il rischio di collisione. Benché il diritto vigente prescriva già l'esecuzione, a campione ed entro i limiti della sicurezza stradale, di una «frenata di precisione rispetto ad un punto di arresto predeterminato» (all. 12 cifra III lett. D n. 2.4 OAC) durante l'esame di guida per la categoria B, la frenata a fondo, di fatto facoltativa, è per motivi pratici una manovra raramente richiesta in sede d'esame e quindi spesso non sufficientemente esercitata. In futuro dovrà

⁴ Haefeli, Ueli; Matti, Daniel; Arnold, Tobias; Duarte Marcelo (2016): Schätzung der energetischen und verkehrlichen Auswirkungen des Lernfahrausweises ab 17 Jahren. Rapporto breve su incarico dell'Ufficio federale dell'energia (UFE), Interface Politikstudien Forschung Beratung, Lucerna

⁵ Cfr. https://www.axa-winterthur.ch/SiteCollectionDocuments/Medienmitteilungen/20101017-axa-ch-bremesen_it.pdf ed esperienze tratte dai corsi di formazione complementare della seconda fase

pertanto essere insegnata in modo sistematico a tutti i candidati alla categoria B, cosa per cui è sufficiente una lezione di un'ora per candidato.

La guida efficiente dal punto di vista energetico dovrà essere insegnata come stile di guida standard e non più come mera opzione per chi vuole risparmiare carburante. Tale pratica andrà dunque obbligatoriamente esercitata sotto la guida di un maestro conducente e verificata nel corso dell'esame pratico. La lezione, anch'essa della durata di un'ora, rappresenta un contributo alla Strategia energetica 2050.

Entrambe le lezioni, che si prestano a essere integrate senza difficoltà nel programma di scuola di guida, dovranno essere seguite presso un maestro conducente anche da chi si prepara all'esame solo con insegnanti privati.

3.6 Esame pratico di conducente

I requisiti necessari al superamento dell'esame pratico di conducente non saranno più orientati alla capacità di non compiere errori, bensì a quella di acquisire delle competenze. I candidati saranno in sostanza chiamati a guidare e a prendere decisioni in modo molto più autonomo che in passato (un'istruzione tipo potrebbe ad es. essere: «Vada alla stazione centrale e, lungo la strada, parcheggi in vicinanza di un chiosco»), dimostrando, così facendo, non solo di saper raggiungere correttamente l'obiettivo, ma anche di svolgere un compito supplementare e quindi di disporre delle competenze richieste a tal fine.

3.7 Seconda fase di formazione

La valutazione della formazione in due fasi ha evidenziato, oltre agli aspetti positivi, l'impossibilità di dimostrare nella misura attesa gli effetti della formazione complementare sulla sicurezza, fatto che l'upi spiega con le difficoltà di implementazione e la frequenza relativamente tardiva dei corsi. Sulla base del rapporto di valutazione, la seconda fase di formazione è stata ottimizzata e meglio armonizzata con la prima⁶. A tale scopo alcuni contenuti dei corsi sono stati stralciati, altri ridotti all'essenziale, mentre alcuni temi sono stati trasferiti nella prima fase (in particolare nella formazione tecnica di base e nel corso di teoria della circolazione), permettendo di ridurre la durata della formazione complementare da due a una giornata (di sette ore).

Quale misura aggiuntiva si è introdotto l'obbligo di frequentare la formazione complementare entro i primi sei mesi dal rilascio della licenza di condurre. Dalla valutazione della formazione in due fasi è infatti emerso che la formazione complementare viene seguita in media solo dopo 16 (prima giornata) e 26 mesi (seconda giornata) dal rilascio della licenza, decisamente troppo tardi se si considera che statisticamente il rischio d'incidenti dei nuovi conducenti è massimo nei mesi immediatamente successivi all'esame pratico e che è molto più facile correggerne gli atteggiamenti di guida subito dopo l'esame piuttosto che verso la fine del triennio di prova. Per incentivare i neopatentati ad assolvere tale obbligo si è prevista la comminazione di multe graduate.

3.8 Categorie di motoveicoli

L'accesso alle categorie di motoveicoli è stato radicalmente rivisto a seguito del recepimento autonomo della suddivisione in categorie vigente nell'Unione europea dal 19 gennaio 2013. In futuro vi saranno perciò quattro categorie di motoveicoli (AM, A1, A2, A). Avendo escluso per principio l'«accesso diretto» alla categoria A, non è più necessario prescrivere un'età minima per l'iscrizione, mentre per le altre categorie sono proposte diverse varianti. Quelle con età inferiori garantiscono l'equiparazione dei cittadini svizzeri con chi si candida alle stesse categorie nell'UE. Una buona ragione per introdurre un'età minima superiore, invece, è legata al maggiore rischio d'incidente cui si espone chi guida un motoveicolo rispetto ad altri utenti stradali. A prescindere dall'età minima, la

⁶ Oltre che sul rapporto di valutazione dell'upi, le proposte di ottimizzazione della seconda fase di formazione si fondano sui seguenti documenti fondamentali della Commissione di garanzia della qualità dell'Associazione dei servizi della circolazione (SGQasa): Stefan Hünig / SAQ-Qualicon, «Auditbericht, Expertenaudits 2012, obligatorische Weiterbildung»; Franz Neff / Neff-Pidoux Wissensmanagement, «Bericht zu einer Befragung ausgewählter Kursveranstalter zur Moderationskompetenz»; Arbeitsgruppe Moderationskompetenz (costituito dalla SGQasa), «Moderationskompetenz in den Weiterausbildungskursen, Handlungsbedarf und Vorgehensvorschläge»; parere della comunità d'interessi Weiterausbildungsanbieter Schweiz (IGWAB-CH) sul rapporto di valutazione dell'upi.

categoria immediatamente superiore potrà essere ottenuta soltanto sostenendo un esame pratico di conducente. La formazione pratica di base dovrà essere frequentata unicamente per l'ottenimento della prima categoria di motoveicoli (A1 o A2) e avrà una durata di 12 ore, come finora per la categoria A.

4. Commenti dettagliati

4.1 Titolo, ingresso e oggetto

La nuova ordinanza sarà denominata «ordinanza sull'ammissione di persone alla circolazione stradale (ordinanza sull'ammissione di persone, OAPC)», mentre il titolo dell'attuale ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC⁷) sarà modificato con «ordinanza sull'immatricolazione di veicoli (OIV)». L'ingresso recepisce quello dell'attuale OAC, fatta eccezione per le basi legali che riguardano l'immatricolazione dei veicoli (art. 12 cpv. 1, 3 e 4, 13 cpv. 2 e 4, 25 cpv. 1 lett. b, cpv. 2 lett. a e e-i, cpv. 3 lett. d, 57⁸, 103 cpv. 3⁹, 104a-d¹⁰, 105, 106 cpv. 5, 8 e 10).

L'articolo 1 OAPC (oggetto) recepisce l'articolo 1 OAC senza il rimando all'immatricolazione dei veicoli, ma integrando esplicitamente gli esami cui è ora data preminenza.

4.2 Commenti generali in merito alle categorie di licenze di condurre

4.21 Requisiti per il rilascio (art. 3 – 9)

Art. 3: Competenza

Per facilitare la determinazione della competenza nelle questioni legate al rilascio delle licenze di condurre in ambito intercantonale e internazionale viene recepito il termine giuridico in materia di circolazione stradale «domicilio» ai sensi della direttiva UE. La modifica principale consiste nell'aver ridotto a sei mesi il periodo dopo il quale la nuova autorità diventa competente in seguito a un trasferimento dall'estero (si veda per confronto art. 42 cpv. 3^{bis} lett. a OAC). Vengono inoltre chiariti i casi d'incertezza legati al soggiorno in più luoghi.

Let. a: La competenza di un Cantone è assodata quando una persona vi soggiorna a fini abitativi per più di 185 giorni l'anno, mentre non conta il fatto di lavorare altrove o soggiornare in più luoghi.

Let. b: Se una persona non soggiorna per più di 185 giorni in nessun Cantone o Stato, si considera competente per assunto il Cantone o lo Stato in cui questa soggiorna più spesso. Ad esempio, se una persona soggiorna:

- 3 mesi a Zurigo, 5 mesi a Zermatt e 4 mesi negli Stati Uniti è competente il Cantone del Vallese;
- 2 mesi negli Stati Uniti, 2 mesi in Germania, 2 mesi in Francia, 2 mesi in Italia e 4 mesi a Ginevra è competente il Cantone di Ginevra;
- 3 mesi a Zurigo, 2 mesi a Ginevra e 7 mesi negli Stati Uniti la competenza non è della Svizzera.

Let. c: In questo caso si distingue fra soggiorno a fini abitativi e soggiorno a fini lavorativi. Se una persona soggiorna prevalentemente nel luogo in cui lavora, l'autorità competente sarà quella del luogo di lavoro, purché la persona non faccia ritorno in media due volte al mese nel luogo in cui abita (dimorante settimanale).

Art. 4: Iscrizione

Cpv. 1: L'iscrizione formale sostituisce l'attuale domanda di rilascio di una licenza per allievo conducente affinché la persona possa essere registrata elettronicamente già prima di frequentare la prima formazione obbligatoria (cfr. spiegazioni al punto A. 2.2).

⁷ RS 741.51

⁸ Le lettere b e c riguardano solo in parte i conducenti di veicoli. La lettera b è tuttavia già disciplinata nell'ordinanza sul controllo della circolazione stradale (RS 741.013) e l'OAPC non prevede norme speciali in virtù della lettera c.

⁹ Il capoverso 3 potrebbe in verità riguardare anche i conducenti di veicoli, ma risulta oggi obsoleto.

¹⁰ Gli articoli 104a-104c riguardano solo in parte i conducenti di veicoli. Queste prescrizioni costituiscono solo le basi per le corrispondenti ordinanze sui registri, mentre nell'OAPC non viene emanata nessun'altra prescrizione al riguardo.

Cpv. 2 e 4: Se sono soddisfatti tutti i requisiti per l'iscrizione, il candidato riceve l'attestato secondo l'allegato 2 e può iniziare la formazione di guida (a seconda della categoria, partecipazione al corso di teoria della circolazione o iscrizione a un esame).

L'attestato d'iscrizione è valido fino all'ottenimento della categoria di licenza desiderata (cpv. 4), per cui chi, ad esempio ha superato l'esame teorico di base ma non l'esame pratico di conducente della categoria B non deve ripetere l'esame teorico per essere riammesso all'esame pratico. Deve invece procedere a una nuova iscrizione:

- chi desidera ottenere una categoria dopo la scadenza della licenza di condurre in prova o il suo annullamento (l'attestato d'iscrizione è valido fino al conseguimento della licenza di condurre in prova); e
- chi, dopo il rilascio di una categoria, desidera ottenerne un'altra.

Art. 5: Identità, età minima, capacità di agire

Cpv. 1: Corrisponde all'articolo 11 capoverso 3 OAC. Le autorità cantonali possono delegare la verifica dell'identità alle autorità del controllo degli abitanti o dello stato civile dei Comuni.

Cpv. 2: A differenza del diritto vigente (art. 6 OAC), l'età minima non si riferisce più al rilascio della licenza per allievo conducente o della licenza di condurre, bensì al momento a partire dal quale può avvenire l'iscrizione a una data categoria di licenza. Per evitare una regolamentazione troppo rigida, l'iscrizione può avvenire, analogamente all'esame teorico di base secondo il diritto vigente (art. 13 cpv. 1^{bis} OAC), al più presto un mese prima del compimento dell'età minima prescritta.

Cpv. 3: La procedura è ora disciplinata in modo più chiaro, specialmente in relazione a diritti e doveri delle autorità e delle persone attivamente coinvolte. Come finora, solo le persone che hanno capacità di agire (art. 12 Codice civile) possono ottenere una licenza per allievo conducente o una licenza di condurre. La novità è che ora questo principio è espressamente menzionato nella normativa sulla circolazione stradale, in modo da poter meglio motivare le decisioni di rifiuto prese dall'autorità cantonale nella procedura di rilascio (art. 4 cpv. 2).

Art. 6: Misure salvavita immediate

L'obbligo di frequentare un corso sulle misure salvavita immediate rimane invariato dal momento che, nonostante i tempi di intervento dei servizi di soccorso professionali siano molto più brevi rispetto a quando è stato introdotto il corso e non siano quindi più necessarie conoscenze così approfondite delle relative misure, le questioni legate alla messa in sicurezza del luogo dell'incidente, al corretto allertamento e all'assistenza ai feriti mantengono la loro importanza.

Art. 7: Buona reputazione come conducente

La presente disposizione costituisce l'equivalente della regolamentazione della revoca di cui all'articolo 33 capoversi 1 – 3 OAC e ha lo scopo di evitare che durante la revoca di una licenza per allievo conducente o di una licenza di condurre venga rilasciata una categoria di licenza che, qualora già in essere prima della revoca, dovrebbe essere revocata. Una categoria di licenza non interessata dalla revoca può tuttavia essere rilasciata anche durante la revoca di un'altra licenza.

Lo stesso vale per i divieti di far uso di licenze di condurre estere. Sono prese in considerazione le seguenti fattispecie:

- A una persona residente all'estero è stato vietato l'uso in Svizzera della propria licenza di condurre estera a causa di un'infrazione. Nel frattempo la persona si è trasferita in Svizzera e desidera ottenere un'altra categoria: tale possibilità è esclusa durante il periodo di divieto.
- Una persona ha eletto domicilio in Svizzera, dove, prima della scadenza del termine di conversione prescritto, ha commesso un'infrazione che comporta la revoca della licenza. L'autorità d'ammissione svizzera vieta l'uso della licenza di condurre estera (non essendo ancora competente per revocarla) e rifiuta il rilascio dell'attestato d'iscrizione durante il periodo di divieto.
- A una persona che ha eletto domicilio in Svizzera viene vietato l'uso della propria licenza di condurre estera a tempo indeterminato dopo aver appreso della mancanza di idoneità alla guida (ad es. per

alcolismo). L'attestato d'iscrizione può essere rilasciato solo una volta ripristinate le condizioni di idoneità alla guida.

- A una persona con domicilio in Svizzera che ha ottenuto una licenza di condurre all'estero eludendo le disposizioni in materia di competenza deve essere vietato l'uso in Svizzera di detta licenza, mentre può esserle rilasciato un attestato di formazione.

Dopo l'annullamento di una licenza di condurre in prova si può rilasciare una nuova licenza per allievo conducente solo dopo il periodo di sospensione di cui all'articolo 15a capoverso 5 della legge federale sulla circolazione stradale¹¹ (LCStr). Durante tale periodo l'autorità cantonale non può pertanto attestare l'iscrizione ad alcuna categoria di licenza.

Art. 8: Requisiti medici minimi

Cpv. 1: Mette chiaramente in evidenza che i requisiti medici minimi devono essere soddisfatti non solo dai candidati a una licenza per allievo conducente o a una licenza di condurre, ma anche da coloro che ne sono già titolari; per il resto, corrisponde al diritto vigente (art. 7 cpv. 1 e 1^{bis} primo e secondo periodo OAC). Come auspicato dalle autorità cantonali, chi soddisfa i requisiti medici minimi anche senza ausilio visivo non è più tenuto a servirsene durante la guida per vedere meglio. Nella prassi non era chiaro se si trattasse di una disposizione vincolante o di una raccomandazione del legislatore. Fatto sta che una disposizione sotto forma di raccomandazione non è applicata e come tale non avrebbe particolare efficacia. Sarebbe per contro molto più efficace ad esempio spiegare, nella formazione dei medici di livello 1, l'importanza di una correzione ottimale in caso di disturbi visivi o sensibilizzare i conducenti al riguardo con campagne di informazione specifiche.

Cpv. 2: Recepisce il diritto vigente (art. 7 cpv. 2 OAC).

Cpv. 3: Prima dell'ottenimento di una licenza di condurre si dovrà fornire, come finora, il risultato di un controllo della vista (art. 47), mentre il certificato oftalmologico non sarà più richiesto alle persone che si candidano a una categoria professionale, dovendo queste in ogni caso dimostrare di possedere i requisiti visivi richiesti nell'ambito dell'esame medico di idoneità alla guida. Lo stesso vale per chi è già in possesso di una categoria di licenza. In caso contrario la verifica in questione andrebbe vincolata all'ottenimento di altre categorie, cosa che tuttavia non si giustifica in assenza di un irrigidimento dei requisiti minimi.

Cpv. 4:

Let. a: In futuro i titolari di una licenza di condurre professionale che si candidano a un'ulteriore categoria professionale non dovranno più sottoporsi a una visita medica specifica. È infatti sufficiente la visita periodica di idoneità alla guida loro prescritta per via della categoria già posseduta (art. 79 cpv. 1 lett. a). Se in questa sede l'interessato non dovesse risultare idoneo alla guida, naturalmente non potranno essergli rilasciate altre categorie di licenza professionali.

Let. b: Saranno ora tenuti a sottoporsi alla visita medica gli ultrasessantenni (nel caso venga accolta l'iniziativa parlamentare 15.451 del consigliere nazionale Maximilian Reimann «Innalzare da 70 a 75 anni l'età della visita di controllo periodica del medico di fiducia per i conducenti anziani» l'età limite, finora di 65 anni, sarà fissata a 75 anni) che si iscrivono per la prima volta al rilascio di una licenza di condurre, in modo tale da equiparare queste persone a tutti i titolari di una licenza di condurre delle categorie non professionali (art. 79 cpv.1 lett. b).

Let. c, d e e: Recepiscono senza modifiche materiali l'articolo 11b capoverso 1 lettera b OAC.

Cpv. 5: Recepisce senza modifiche materiali l'articolo 11b capoverso 1 lettera c OAC.

Art. 9: Segreto d'ufficio, riconoscimento dei certificati d'idoneità

Corrisponde al diritto vigente (art. 11c OAC), sostituendo nel capoverso 1 l'iscrizione proposta (art. 4) alla domanda.

¹¹ RS 741.01

4.22 Disposizioni comuni (art. 10 e 11)

Art. 10: Licenze per allievo conducente di durata limitata ed esame pratico di conducente

Cpv. 1: Le corse di scuola guida senza accompagnatore sono più rischiose di quelle accompagnate, ragione per cui è rilasciata una licenza per allievo conducente di validità limitata. L'attestato del maestro conducente prima del terzo tentativo è già prescritto dal diritto vigente (art. 23 cpv. 1 OAC).

Cpv. 2: La prima licenza per allievo conducente autorizza a sostenere tre esami, dopo di che non è più valida e viene ritirata, anche se non ancora scaduta.

Cpv. 3:

Let. a: Se durante il periodo di validità della prima licenza per allievo conducente sono stati sostenuti solo due esami, viene rilasciata una seconda licenza, considerato che il titolare avrebbe diritto a un terzo tentativo.

Let. b: Se la prima licenza per allievo conducente è stata ritirata in virtù del capoverso 2, ne può essere rilasciata una seconda solo se l'idoneità alla guida è certificata dalla perizia di uno psicologo del traffico. In caso contrario la formazione è interrotta e il rilascio di una seconda licenza negato per un periodo di tempo indeterminato (fino al recupero dell'idoneità alla guida).

Cpv. 4: La seconda licenza per allievo conducente consente di sostenere incondizionatamente tre esami. Al fallimento della terza prova, la licenza non è più valida ed è ritirata.

Cpv. 5: Recepisce la prassi seguita nel diritto vigente (art. 16 cpv. 4 OAC). In linea di principio non si ha diritto a una terza licenza per allievo conducente: se presentata comunque domanda, l'autorità cantonale può decidere, in virtù dell'articolo 23 capoverso 3 LCStr di non pronunciarsi prima che siano trascorsi cinque anni, può abbreviare tale termine, ma può anche decidere subito dopo la scadenza della seconda licenza, ponendo le condizioni che s'impongono nel caso specifico (ad es. rilascio della terza licenza per allievo conducente solo dopo un termine di sospensione di due anni, perizia di uno psicologo del traffico). L'autorità cantonale ha in questo modo il margine di apprezzamento necessario per trovare una soluzione adeguata a ognuno di questi rari casi.

Art. 11: Licenze per allievo conducente di durata illimitata ed esame pratico di conducente

Cpv. 1: La licenza per allievo conducente che consente di effettuare corse di scuola guida accompagnate è rilasciata per una durata di tempo illimitata. In questo caso il tempo impiegato per prepararsi all'esame o l'eventuale sospensione della formazione per un qualsiasi motivo non hanno la minima importanza: fintanto che è accompagnata, la persona non presenta alcun rischio per la circolazione stradale; non accompagnata potrà condurre un veicolo a motore soltanto dopo aver superato l'esame di conducente. Dopo quanti anni sostenga questo esame è quindi irrilevante o può essere addirittura vantaggioso per la sicurezza stradale: maggiore è la pratica di guida acquisita con un accompagnatore, minore sarà il rischio una volta soli al volante.

Rinunciare a fissare una scadenza risolve inoltre le non rare difficoltà legate alla scadenza infruttuosa della licenza per allievo conducente e alle relative misure da adottare.

Cpv. 2: Al fallimento della terza prova, la licenza per allievo conducente non è più valida e viene ritirata.

Cpv. 3: Una seconda licenza per allievo conducente è rilasciata solo se una perizia di uno psicologo del traffico certifica l'idoneità alla guida. In caso contrario la formazione è interrotta e il rilascio di una seconda licenza per allievo conducente negato per un periodo di tempo indeterminato (fino al recupero dell'idoneità alla guida).

Cpv. 4: La seconda licenza per allievo conducente consente di sostenere incondizionatamente tre esami. Al fallimento della terza prova, la licenza per allievo conducente scade ed è ritirata.

Cpv. 5: Recepisce la prassi seguita nel diritto vigente (art. 16 cpv. 4 OAC). In linea di principio non si ha diritto a una terza licenza per allievo conducente: se presentata comunque domanda, l'autorità cantonale può decidere, in virtù dell'articolo 23 capoverso 3 LCStr, di non pronunciarsi prima che siano trascorsi cinque anni, può abbreviare tale termine, ma può anche decidere subito prima dopo la

scadenza della seconda licenza, ponendo le condizioni che s'impongono nel caso specifico (ad es. rilascio della terza licenza solo dopo un termine di sospensione di due anni, perizia di uno psicologo del traffico). L'autorità cantonale ha in questo modo il margine di apprezzamento necessario per trovare una soluzione adeguata a ognuno di questi rari casi.

4.3 Singole categorie (art. 12 – 37)

Rapporto con il diritto dell'Unione europea

La suddivisione in «categorie», «sottocategorie» e «categorie speciali» è soppressa, in linea con la direttiva UE, in cui tutte le «sottoclassi» sono state convertite in «classi». I contenuti delle classi AM, A1, A2, A, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE, validi per tutti i Paesi UE, sono sottoposti a consultazione senza modifiche (fatta eccezione, nel caso della categoria B, per la guida di combinazioni di veicoli con un peso totale non superiore a 4250 kg) perché solo un recepimento il più aderente possibile può facilitare l'utilizzo della licenza di condurre svizzera all'interno dell'Unione europea. Il divieto di modificare un motoveicolo a partire da uno della categoria A2 con una potenza maggiore è già disciplinato nel diritto vigente (art. 145a ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli a motore, OETV)¹².

4.31 Motoveicoli e ciclomotori (art. 12 – 17)

Art.12: Categorie per motoveicoli e ciclomotori

Cat. M: Recepisce l'attuale categoria speciale M per ciclomotori.

Cat. AM: È nuova e comprende le motoleggere, ovvero i motoveicoli che presentano normalmente una velocità massima per costruzione di 45 km/h e una cilindrata massima di 50 cm³, rispettivamente una potenza di 4 kW nel caso di motori elettrici. Corrisponde in sostanza all'attuale sottocategoria A1 con l'aggiunta della limitazione a «45 km/h». A partire dal compimento dei 18 anni autorizza a condurre quadricicli leggeri a motore (attuale categoria speciale F, anche in questo caso solo una volta compiuti i 18 anni).

Cat. A1: Corrisponde in parte all'attuale sottocategoria A1 con l'introduzione però di un rapporto massimo potenza/peso di 0,1 kW/kg e l'aggiunta dell'autorizzazione a condurre tricicli a motore con potenza del motore non superiore a 15 kW.

Cat. A2: Recepisce l'attuale categoria «A limitata».

Cat. A: Corrisponde in parte all'attuale categoria A, ma autorizza a condurre anche tricicli a motore con potenza del motore superiore a 15 kW (per i quali era finora richiesta, a seconda del peso a vuoto, la sottocategoria B1 o la categoria B).

Art. 13: Categoria M

Corrisponde al diritto vigente (art. 3 cpv. 3, 6 cpv. 1 lett. a e 24 cpv. 2 OAC), salvo per la limitazione al traffico interno (art. 4 cpv. 5 lett. e OAC) che non viene recepita. Dipende infatti dallo Stato estero attraversato se il traino di rimorchi è accettato o meno.

Art. 14: Categoria AM

Cpv. 1: L'età minima richiesta è fissata a 15 anni in modo da consentire la guida di veicoli più veloci un anno dopo l'ottenimento della categoria M. In base alla direttiva UE, gli Stati membri hanno la facoltà di abbassare o innalzare l'età minima (16 anni) a 14 o a 18 anni. Poiché, tuttavia, i conducenti di veicoli a due ruote continuano a essere vittime di incidenti gravi in misura superiore alla media, è d'obbligo discutere anche di un'età minima più elevata. Quale variante si è pertanto proposta un'età minima di 16 anni, la stessa prevista dal diritto vigente (art. 6 cpv. 1 lett. c n. 1 OAC). L'età minima per condurre quadricicli leggeri (per i quali è richiesta la categoria AM) non sarà tuttavia modificata. Dal momento che la direttiva UE non prevede due diverse età minime per la categoria AM, ma contempla tale possibilità in casi analoghi, si è proposto che a partire dal compimento dei 18 anni la categoria AM autorizzi a condurre quadricicli leggeri a motore.

¹² RS 741.41

Cpv. 2: La licenza per allievo conducente sarà rilasciata, come nel diritto vigente, dopo il superamento dell'esame teorico di base (cfr. art. 15 cpv. 1 OAC) e avrà validità limitata, autorizzando a effettuare corse di scuola guida senza accompagnatore. I 12 mesi di validità dovrebbero coprire approssimativamente la «stagione delle due ruote», permettendo così di sostenere anche l'esame pratico di conducente. Il corso di teoria della circolazione e la formazione pratica di base per la guida di motoveicoli non saranno prescritti, ma potranno essere seguiti a titolo facoltativo.

Cpv. 3: La categoria AM autorizza a condurre i ciclomotori (cat. M). Con essa sarà rilasciata anche la categoria F: risulterebbe altrimenti difficile capire perché con la categoria AM si possa, compiuti i 18 anni, condurre un quadriciclo leggero a motore (quattro ruote e velocità massima di 45 km/h) ma non un carro a motore (quattro ruote e velocità massima di 30 km/h). Non sarà invece rilasciata la categoria G, richiedendo essa una formazione specifica (corso di guida di trattori).

Art. 15: Categoria A1

Cpv. 1: L'iscrizione sarà possibile a partire dai 16 anni, ma d'ora in avanti, a partire da questa età (e non come finora solo a partire dai 18 anni), si potranno guidare anche motoveicoli di cilindrata superiore a 50 cm³ o con una potenza del motore superiore a 4 kW. Per ragioni di sicurezza si potrebbe tuttavia fissare a 18 anni anche l'età minima per tutti i motoveicoli di questa categoria, così come proposto a titolo di variante.

Cpv. 2: Le formazioni da seguire e gli esami da sostenere rimangono sostanzialmente invariati. In futuro dovranno tuttavia superare l'esame pratico anche i titolari della licenza di condurre di categoria B, mentre chi ha già superato l'esame teorico di base per il conseguimento di un'altra categoria non dovrà ripeterlo (art. 66).

Cpv. 3: La formazione pratica di base è stata portata a 12 ore anche per la categoria A1; in compenso non dovrà essere più seguita per ottenere la categoria A2 o A.

Cpv. 4: La categoria A1 autorizza a condurre motoleggere (cat. AM) e ciclomotori (cat. M). Non sarà invece più rilasciata la categoria G, richiedendo essa una formazione specifica (corso di guida di trattori) che nulla ha in comune con quella per la guida di motoveicoli. La nuova categoria A1 autorizzerà invece a condurre tricicli a motore con una potenza non superiore a 15 kW (per i quali era finora richiesta, a seconda del peso a vuoto, la categoria B o la sottocategoria B1).

Art. 16: Categoria A2

Cpv. 1: Con l'introduzione della categoria A limitata a 35 kW si è già introdotta di fatto la categoria A2. L'età minima richiesta è fissata a 18 anni, ma alla luce dell'elevato numero di motociclisti coinvolti in incidenti stradali è ipotizzabile anche una variante con un'età minima di 20 anni, che comporterebbe tuttavia un irrigidimento rispetto al diritto vigente.

Cpv. 2: Confronta commenti all'articolo 15 capoverso 2.

Cpv. 3: Confronta commenti all'articolo 15 capoverso 3. Chi è in possesso della categoria A1 non deve di principio seguire alcuna formazione pratica di base per ottenere la categoria A2 (art. 113).

Cpv. 4: La categoria G non viene più rilasciata, richiedendo essa una formazione specifica (corso di guida di trattori) che nulla ha in comune con quella per la guida di motoveicoli.

Art. 17: Categoria A

Cpv. 1: Disciplina le nuove modalità di accesso ai motoveicoli a potenza limitata: per motivi di sicurezza si è proposto di escludere di principio l'accesso diretto alla categoria A senza formazione preliminare specifica (fanno eccezione le persone che seguono la formazione professionale di base di «meccanico di motoveicoli con attestato federale di capacità», art. 41 cpv. 2). In generale l'iscrizione può pertanto avvenire solo dopo quattro anni di possesso della categoria A e di guida disciplinata, nei quali possono essere computati due anni di possesso della categoria A1. Soddisfa il requisito di «guida disciplinata» chi, nell'arco di tempo prescritto, non ha commesso alcuna infrazione che comporti o abbia comportato la revoca della licenza di condurre.

Cpv. 2: La nuova categoria A autorizza a condurre tricicli a motore con potenza non superiore a 15 kW (per i quali era finora richiesta, a seconda del peso a vuoto, la categoria B o la sottocategoria B1). La categoria G non sarà invece più rilasciata, richiedendo essa una formazione specifica (corso di guida di trattori).

4.32 Automobili e quadricicli a motore (art. 18 – 21)

Art. 18: Categorie per automobili e quadricicli a motore

Cat. B1: Corrisponde in parte all'attuale sottocategoria B1, ma autorizza a condurre solo quadricicli a motore. Per i tricicli a motore è ora richiesta la categoria A1 o A.

Cat. B: Recepisce, per quanto attiene al veicolo singolo o al veicolo trattore, l'attuale categoria B.

Cat. BE: Corrisponde in parte all'attuale categoria BE, ma autorizza solo il traino di rimorchi con un peso totale non superiore a 3500 kg (mentre finora non vi erano limitazioni del carico rimorchiabile ammesso). Per trainare rimorchi più pesanti con veicoli trattori della categoria B è ora richiesta la categoria C1E (fino a un peso totale del convoglio di 12 t) o CE. Nel traffico interno i conducenti di questi veicoli non necessitano di un certificato di capacità secondo l'OAut, dato che l'articolo 2 capoverso 2 OAut si riferisce al veicolo trattore (per i trasporti all'estero cfr. commenti alle modifiche dell'OAut, art. 2 cpv. 2^{bis}).

Art. 19: Categoria B1

Cpv. 1: Recepisce il diritto vigente (art. 6 cpv. 1 lett. d OAC).

Cpv. 2: La licenza per allievo conducente è rilasciata, come nel diritto vigente, dopo il superamento dell'esame teorico di base (cfr. art. 15 cpv. 1 OAC) e ha validità limitata perché autorizza a effettuare corse di scuola guida senza accompagnatore.

Cpv. 3: La nuova categoria B1 autorizza a condurre tutte le categorie inferiori di veicoli a quattro ruote (cat. F e G) nonché i ciclomotori (cat. M). L'autorizzazione concessa dalla licenza di condurre di categoria B1 (previgente sottocategoria B1) a trainare rimorchi con tali veicoli rimane, benché finora non fosse menzionata. Poiché a seguito della modifica del 16 novembre 2016 dell'OETV¹³ sono considerate «quadricicli a motore» anche le motoslitte, non occorre più prevedere per queste una regolamentazione speciale.

Art. 20: Categoria B

Cpv. 1: Tiene conto della proposta secondo la quale, per i minori di 25 anni, la licenza per allievo conducente deve essere valida da almeno un anno al momento in cui si sostiene l'esame pratico di conducente.

Le persone che seguono la formazione professionale di base di «autista di veicoli leggeri» sono ammesse all'esame pratico di conducente non in virtù del capoverso 3, bensì conformemente alla norma speciale contenuta nell'articolo 39.

Cpv. 2: È ora prescritta la frequenza della formazione tecnica di base (art. 121 - 123 in combinato disposto con all. 9 n. 3), e precisamente prima dell'esame pratico di conducente.

Cpv. 3: Che i neopatentati di età compresa tra i 18 e i 24 anni siano coinvolti in incidenti stradali in misura superiore alla media è incontestato. La condizione di possedere la licenza per allievo conducente di categoria B da un anno si applica dunque solo fino al compimento dei 25 anni di età e comprende anche il possesso di licenze già scadute.

Cpv. 4:

Let. a: Recepisce il diritto previgente (art. 3 cpv. 1 OAC).

Let. b: In caso di rimorchi con peso totale superiore a 750 kg (per un peso totale del convoglio di massimo 3500 kg), il rapporto tra peso totale del rimorchio e peso a vuoto del veicolo trattore non riveste più alcuna importanza e costituisce un'agevolazione rispetto al passato.

¹³ RS 741.41

Let. c: Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 4 cpv. 5 lett. f OAC).

Let. d: Recepisce il diritto vigente (art. 4 cpv. 5 lett. g OAC).

Let. e: Recepisce il diritto vigente (art. 4 cpv. 5 lett. d OAC), estendendo di conseguenza l'autorizzazione a condurre agli altri rimorchi della protezione della popolazione.

Art. 21: Categoria BE

Cpv. 1: Dopo il rilascio della licenza di condurre per il veicolo trattore, la validità della licenza per allievo conducente è limitata onde evitare che il candidato conduca combinazioni di veicoli di categoria BE senza aver mai sostenuto l'esame pratico di conducente.

Cpv. 2: Recepisce il diritto vigente (all. 12 cifra I lett. e OAC).

Cpv. 3: La categoria BE autorizza a condurre tutte le altre categorie di rimorchi, tranne la CE, a condizione di possedere la licenza di condurre per il veicolo trattore. Per ottenerla si deve sostenere un esame anche se si è già in possesso di una licenza per le categorie di rimorchi.

4.33 Veicoli di trasporto e di lavoro pesanti (art. 22 – 27)

Art. 22: Categorie per veicoli di trasporto e di lavoro pesanti

Cat. C1: Recepisce senza modifiche materiali l'attuale sottocategoria C1. Benché la formulazione sia diversa («non più di otto posti escluso quello del conducente»), i veicoli della categoria D saranno esclusi anche in futuro.

Cat. C1E: Corrisponde in parte all'attuale sottocategoria C1E, fatta eccezione per il rapporto tra peso totale del rimorchio e peso a vuoto del veicolo trattore che non riveste più alcuna importanza e costituisce quindi un'agevolazione rispetto al passato. Introducendo questa novità si adempie inoltre al postulato 11.4165¹⁴ «Più carico utile per la categoria di licenza C1E» depositato il 23 dicembre 2011 dal consigliere nazionale Thomas Hurter, che dietro proposta del Consiglio federale del 15 febbraio 2012 era stato adottato dal Consiglio nazionale il 15 giugno 2012.

Cat. C2: La disposizione è nuova e contempla i veicoli d'intervento della protezione della popolazione¹⁵ a prescindere dal peso totale e dal numero di posti. Questa autorizzazione a condurre era finora retta dai codici 109 e 118 (autoveicoli dei pompieri) e dalle istruzioni USTRA del 1° marzo 2014 concernenti la guida di veicoli della protezione civile (altri veicoli d'intervento). Sono inoltre contemplati i veicoli adibiti al trasporto di agenti di polizia a prescindere dal peso totale e dal numero di posti (cfr., nel diritto vigente, art. 4 cpv. 5 lett. b OAC).

Cat. C: Recepisce senza modifiche materiali l'attuale categoria C. I veicoli della categoria D saranno esclusi anche in futuro anche cambia la formulazione («non più di otto posti escluso quello del conducente»).

Cat. CE: Recepisce l'attuale categoria CE.

Art. 23: Categoria C1

Cpv. 1: Corrisponde al diritto vigente (art. 6 cpv. 1 lett. d OAC).

Cpv. 2: La licenza per allievo conducente ha ora validità illimitata perché autorizza a effettuare solo corse di scuola guida accompagnate (art. 11 e 60).

Cpv. 3: Recepisce il diritto vigente (all. 12 cifra I lett. h OAC). L'esame teorico complementare non può essere sostenuto se la licenza per allievo conducente è revocata o annullata.

¹⁴ <https://www.parlament.ch/it/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaef?AffairId=20114165>

¹⁵ Cfr. «Sistema integrato di protezione della popolazione» > <http://www.bevoelkerungsschutz.admin.ch/>

Cpv. 4:

Let. a: Esplicita quali trasporti possono essere effettuati dopo aver superato l'esame pratico di conducente della categoria C1. Chi vuole sfruttare tutte le possibilità deve superare anche gli esami per l'ottenimento del certificato di capacità secondo l'ordinanza sull'ammissione degli autisti (OAut)¹⁶.

Let. b: Recepisce il diritto vigente (art. 3 cpv. 2 OAC).

Let. c: Recepisce il diritto vigente (art. 4 cpv. 5 lett. d OAC), estendendo di conseguenza l'autorizzazione a condurre agli altri rimorchi della protezione della popolazione.

Let. d: Recepisce il diritto vigente (art. 4 cpv. 5 lett. c OAC).

Let. e: La categoria C1 non autorizza automaticamente all'ottenimento della categoria D1, per la quale è prescritta un'età minima più elevata e una pratica di guida disciplinata. Tuttavia, se tali condizioni sono soddisfatte, la categoria D1 è rilasciata senza sostenere esami (cfr., nel diritto vigente, art. 22 cpv. 3 lett. c OAC). Il diritto vigente è recepito anche in relazione alle categorie P e P1 (art. 25 cpv. 4^{bis} OAC).

Art. 24: Categoria C1E

Cpv. 1: Il primo periodo recepisce il diritto vigente (all. 12 cifra I lett. e OAC). Dopo il rilascio della licenza di condurre per il veicolo trattore la validità della licenza per allievo conducente è limitata onde evitare che il candidato conduca combinazioni di veicoli della categoria C1E senza aver mai sostenuto l'esame pratico di conducente.

Cpv. 2: Recepisce il diritto vigente (all. 12 cifra I lett. e OAC).

Cpv. 3:

Frase introduttiva: La categoria C1E autorizza a condurre tutte le altre categorie di rimorchi tranne la CE, a condizione di possedere la licenza di condurre per il veicolo trattore. Per ottenerla si deve sostenere un esame anche se si è già in possesso di una licenza per le categorie di rimorchi.

Let. a: Si ammette esplicitamente la possibilità di guidare con la categoria C1E combinazioni di veicoli i cui veicoli trattori di categoria B non rientrino nella categoria B o BE, purché il peso totale del convoglio non superi i 12 000 kg.

Let. b: Confronta articolo 23 capoverso 4 lettera d. La stessa autorizzazione deve ovviamente valere anche per le persone in possesso della categoria di licenza corrispondente alle combinazioni di veicoli in questione.

Art. 25: Categoria C2

Cpv. 1: È richiesta la stessa età minima che per la categoria C1.

Cpv. 2: La licenza per allievo conducente ha validità illimitata perché autorizza a effettuare solo corse di scuola guida accompagnate (art. 11 e 61).

Cpv. 3: Come per la categoria C1, possono essere ammessi all'esame pratico di conducente solo i titolari di una licenza di condurre di categoria B. L'esame teorico complementare non può essere sostenuto se la licenza per allievo conducente è revocata o annullata.

Cpv. 4:

Let. a: Confronta commento all'articolo 23 capoverso 4 lettera a. I trasporti di merci effettuati con autoveicoli della sottocategoria C1 e con i codici 109 e 118 rientrano già nel diritto vigente fra le eccezioni di cui all'articolo 3 lettera c OAut.

Let. b – e: Stessa regolamentazione che per la categoria C1.

¹⁶ RS 741.521

Art. 26: Categoria C

Cpv. 1: Recepisce il diritto vigente (art. 6 cpv. 1 lett. d OAC).

Cpv. 2: La licenza per allievo conducente ha ora validità illimitata perché autorizza a effettuare solo corse di scuola guida accompagnate (art. 42 cpv. 1 e 61).

Cpv. 3: Recepisce il diritto vigente (all. 12 cifra I lett. c n. 1 OAC). L'esame teorico complementare non può essere sostenuto se la licenza per allievo conducente è revocata o annullata.

Cpv. 4:

Let. a: Esplicita quali trasporti possono essere effettuati dopo aver superato l'esame pratico di conducente della categoria C. Chi vuole sfruttare tutte le possibilità deve superare anche gli esami per l'ottenimento del certificato di capacità secondo l'OAuT.

Let. b: Recepisce il diritto vigente (art. 3 cpv. 1 OAC).

Let. c: Recepisce il diritto vigente (art. 4 cpv. 5 lett. d OAC), estendendo di conseguenza l'autorizzazione a condurre agli altri rimorchi della protezione della popolazione.

Let. d: Recepisce il diritto vigente (art. 4 cpv. 5 lett. b OAC). L'autorizzazione a condurre veicoli per il trasporto di agenti di polizia e autoveicoli del servizio antincendio a prescindere dal peso totale e dal numero di posti deriva dal rilascio della nuova categoria C2.

Let. e: La categoria C1 non autorizza automaticamente all'ottenimento della categoria D1, per la quale è prescritta un'età minima più elevata e una pratica di guida disciplinata. Tuttavia, se tali condizioni sono soddisfatte, la categoria D1 è rilasciata senza dover sostenere esami (cfr., nel diritto vigente, art. 22 cpv. 3 lett. c OAC). Il diritto vigente è recepito anche in relazione alle categorie P e P1 (art. 25 cpv. 4^{bis} OAC).

Art. 27: Categoria CE

Cpv. 1: Il primo periodo recepisce il diritto vigente (all. 12 cifra I lett. c OAC). Dopo il rilascio della licenza di condurre per il veicolo trattore, la validità della licenza per allievo conducente è limitata onde evitare che il candidato conduca combinazioni di veicoli della categoria CE senza aver mai sostenuto l'esame pratico di conducente.

Cpv. 2: Recepisce il diritto vigente (all. 12 cifra I lett. e OAC).

Cpv. 3: La categoria CE autorizza a condurre tutte le altre categorie di rimorchi, a condizione di possedere la licenza di condurre per il veicolo trattore. Confronta anche il commento all'articolo 23 capoverso 2 lettera a. Tale autorizzazione deve ovviamente applicarsi anche ai titolari della categoria CE superiore.

4.34 Trasporto di persone (art. 28 – 34)Art. 28: Categorie per il trasporto di persone

Cat. D1: Corrisponde in parte all'attuale sottocategoria D1 con la differenza che ora il termine «posti a sedere» è sostituito da «posti». Ciò significa che con la categoria D1 non si potranno più condurre veicoli che, pur avendo solo 16 «posti a sedere» escluso quello del conducente, hanno anche un determinato numero di posti in piedi. Questi ultimi (art. 107 cpv. 2 e 3 OETV) andranno in futuro computati nel numero di «posti». Poiché i posti in piedi sono ammessi in linea di principio soltanto sugli autobus e sui minibus (c.d. furgoncini) impiegati nel traffico regionale di linea di imprese di trasporto in concessione (art. 107 cpv. 2 OETV), questa modifica si ripercuote sulla licenza di condurre degli autisti professionali (attuale sottocategoria D1 senza codici). Questi veicoli non potranno inoltre essere lunghi più di otto metri. Se il veicolo è omologato per più di 16 posti o è lungo più di otto metri, è necessaria la licenza di condurre della categoria D.

Cat. D1E: Corrisponde in parte all'attuale categoria D1E, ma senza limiti di peso sia per i rimorchi sia per le combinazioni di veicoli. I rimorchi possono inoltre essere utilizzati anche con veicoli della categoria D1 adibiti al trasporto di persone.

Cat. D: Recepisce l'attuale categoria D nella misura in cui essa autorizza a condurre tutti gli autoveicoli adibiti al trasporto di persone con più di otto posti per cui non è sufficiente la licenza di condurre di categoria D1. I posti in piedi (art. 107 cpv. 2 e 3 OETV) vanno ora computati nel numero di «posti».

Cat. DE: Recepisce l'attuale categoria DE.

Cat. P: Sostituisce l'attuale codice 121, finora valido solo in associazione con la categoria B o C, la sottocategoria B1 o C1 oppure la categoria speciale F.

Cat. P1: Sostituisce l'attuale codice 122, finora valido solo in associazione con la categoria B o C, la sottocategoria B1 o C1 oppure la categoria speciale F.

Art. 29: Categoria D1

Cpv. 1: Recepisce il diritto vigente (art. 6 cpv. 1 lett. e OAC).

Cpv. 2: Poiché la categoria D1 può essere ottenuta solo a 21 anni e la categoria C non prima di aver conseguito la categoria B, è sufficiente prescrivere un anno di possesso preliminare della categoria B. Basta anche la licenza di condurre per filobus (senza pratica di guida).

Contrariamente al diritto vigente (art. 5 cpv. 1 lett. a OAC), tutte le persone che si preparano all'esame pratico di conducente nella circolazione stradale necessitano ora di una licenza per allievo conducente.

Cpv. 3: La licenza per allievo conducente ha ora validità illimitata perché autorizza a effettuare solo corse di scuola guida accompagnate (art. 11 e 61).

Cpv. 4: L'esame teorico complementare non può essere sostenuto se la licenza per allievo conducente è revocata o annullata.

Cpv. 5:

Let. a: Esplicita quali trasporti possono essere effettuati dopo aver superato l'esame pratico di conducente della categoria D1. Chi vuole sfruttare tutte le possibilità deve superare anche gli esami per l'ottenimento del certificato di capacità secondo l'OAut.

Let. b: Recepisce il diritto vigente (art. 3 cpv. 2 OAC).

Art. 30: Categoria D1E

Cpv. 1: Il primo periodo recepisce il diritto vigente (all. 12 cifra I lett. e n. 1 OAC). Dopo il rilascio della licenza di condurre per il veicolo trattore la validità della licenza per allievo conducente è limitata onde evitare che il candidato conduca combinazioni di veicoli della categoria D1E senza aver mai sostenuto l'esame pratico di conducente.

Cpv.2: Recepisce il diritto vigente (all. 12 cifra I lett. e OAC).

Cpv. 3: La categoria D1E autorizza a condurre tutte le altre categorie di rimorchi, tranne la CE, a condizione di possedere la licenza di condurre per il veicolo trattore. Per ottenerla si deve sostenere un esame anche se si è già in possesso di una licenza per le categorie di rimorchi.

Art. 31: Categoria D

Cpv. 1: Recepisce il diritto vigente (art. 6 cpv. 1 lett. e OAC).

Cpv. 2: Recepisce il diritto vigente (art. 8 cpv. 1 – 2^{ter} OAC. La pratica di guida effettuata con autoveicoli di categoria C è verificabile attraverso l'odocronografo).

Cpv. 3: La licenza per allievo conducente ha ora validità illimitata perché autorizza a effettuare solo corse di scuola guida accompagnate (art. 11 e 60).

Contrariamente al diritto vigente (art. 5 cpv. 1 lett. a OAC), tutte le persone che si preparano all'esame pratico di conducente nella circolazione stradale necessitano ora di una licenza per allievo conducente.

Cpv.4: L'esame teorico complementare non può essere sostenuto se la licenza per allievo conducente è revocata o annullata.

Cpv. 5:

Let. a: Esplicita quali trasporti possono essere effettuati dopo aver superato l'esame pratico di conducente della categoria D. Chi vuole sfruttare tutte le possibilità deve superare anche gli esami per l'ottenimento del certificato di capacità secondo l'OAut.

Let. b: Recepisce il diritto vigente (art. 3 cpv. 1 OAC).

Let. c: Recepisce il diritto vigente (art. 4 cpv. 5 lett. a OAC).

Art. 32: Categoria DE

Cpv. 1: Il primo periodo recepisce il diritto vigente (all. 12 cifra I lett. e n. 1 OAC). Dopo il rilascio della licenza di condurre per il veicolo trattore la validità della licenza per allievo conducente è limitata onde evitare che il candidato conduca combinazioni di veicoli della categoria DE senza aver mai sostenuto l'esame pratico di conducente.

Cpv. 2: Recepisce il diritto vigente (all. 12 cifra I lett. e OAC).

Cpv. 3: La categoria DE autorizza a condurre tutte le altre categorie di rimorchi, tranne la CE, a condizione di possedere la licenza di condurre per il veicolo trattore. Per ottenerla si deve sostenere un esame anche se si è già in possesso di una licenza per le categorie di rimorchi. Confronta anche il commento all'articolo 24 capoverso 2 lettera a. Tale autorizzazione deve ovviamente valere anche per i titolari della categoria DE superiore.

Art. 33: Categoria P

Cpv. 1: In futuro anche le persone che intendono effettuare trasporti di persone a titolo professionale con le categorie F o B1 dovranno dimostrare di aver guidato in maniera disciplinata nel periodo di possesso della categoria B. Secondo il diritto vigente (art. 8 cpv. 4 OAC) bastava aver fatto pratica di guida con queste categorie per un anno per poter effettuare trasporti a titolo professionale con la categoria F già a 17 anni. Il requisito del possesso preliminare della categoria B sostituisce la pratica di guida, non verificabile, richiesta dal diritto vigente. La durata di un anno viene invece mantenuta.

Cpv. 2: Un anno dovrebbe bastare ad acquisire le competenze pratiche relativamente più elevate richieste per questa categoria in confronto a quelle necessarie per condurre a titolo non professionale veicoli di categoria B, B1, C, C1 o F.

Cpv. 3: L'esame teorico complementare non può essere sostenuto se la licenza per allievo conducente è revocata o annullata.

Cpv. 4: Chi è in possesso della categoria C1 o C è esonerato dall'esame pratico di conducente (art. 23 cpv. 4 lett. e e 26 cpv. 4 lett. e) alle stesse condizioni che nel diritto vigente (art. 25 cpv. 4 e 4^{bis} OAC).

Art. 34: Categoria P1

Cpv. 1 e 2: Come nel diritto vigente (art. 25 cpv. 3 lett. a OAC), i requisiti per il rilascio sono in linea di principio gli stessi che per la categoria P, tuttavia senza la necessità di superare l'esame teorico complementare.

4.35 Altri veicoli a motore (art. 35 – 37)

Art. 35: Altre categorie

Cat. F: Corrisponde in parte all'attuale categoria speciale F, ma con l'esclusione dei quadricicli leggeri a motore, per i quali in futuro sarà richiesta la categoria AM.

Cat. G: Corrisponde in parte all'attuale categoria speciale G, ma consente di guidare, oltre ai veicoli agricoli o commerciali usati a scopi agricoli con una velocità massima di 30 km/h, anche quelli con una velocità massima di 40 km/h e i veicoli agricoli speciali.

Art. 36: Categoria F

Cpv. 1 e 3: Recepiscono il diritto vigente (art. 4 cpv. 3 e 6 cpv. 1 lett. b OAC). Quando sono state abrogate le istruzioni del 14 febbraio 2003 concernenti la modifica del 3 luglio 2002 dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione, l'autorizzazione a condurre motoslitte con una velocità massima non superiore a 45km/h non è stata trasferita nell'ordinanza per inavvertenza. I quadricicli leggeri a motore, che secondo il diritto vigente potevano essere guidati con la licenza di condurre della categoria speciale F a partire da 18 anni, rientrano però ora nella categoria AM.

La limitazione al traffico interno (art. 4 cpv. 5 lett. e OAC) non è recepita. Dipende infatti dallo Stato estero attraversato se il traino di rimorchi è accettato o meno.

Cpv. 2: Recepisce il diritto vigente (art. 15 cpv. 1 in combinato disposto con art. 16 cpv. 1 lett. b OAC). Come nel diritto vigente (cfr. art. 13 cpv. 3 lett. b OAC), il titolare della categoria G non deve sostenere alcun esame teorico di base (art. 37 cpv. 2 in combinato disposto con art. 66).

Art. 37: Categoria G

Cpv. 1: Recepisce il diritto vigente (art. 6 cpv. 1 lett. a OAC).

Cpv. 2 e 3: Data l'introduzione dell'obbligatorietà del corso di guida di trattori diventa necessario ottenere una licenza per allievo conducente. In compenso, la categoria G comprende ora tutti i veicoli agricoli (anche quelli con una velocità fino a 40 km/h e i veicoli speciali). Il fatto che la presentazione dell'iscrizione al corso di guida di trattori basti a ricevere una seconda licenza per allievo conducente è giustificato dal rilascio di tale licenza soltanto dopo il superamento dell'esame teorico di base, il quale, una volta superato, ha validità illimitata.

Cpv. 4: Recepisce il diritto vigente (art. 4 cpv. 3 OAC), estendendo l'autorizzazione a condurre ai veicoli agricoli o commerciali usati a scopi agricoli con una velocità massima di 40 km/h e ai veicoli agricoli speciali. La limitazione al traffico interno (art. 4 cpv. 5 lett. e OAC) non è recepita. Dipende infatti dallo Stato estero attraversato se il traino di rimorchi è accettato o meno.

4.36 Deroghe all'obbligo di possedere una licenza di condurre (art. 38)Art. 38: Deroghe

Cpv. 1: Recepisce il diritto vigente (art. 5 cpv. 2 OAC).

Cpv. 2: Recepisce il diritto vigente (art. 6 cpv. 1 lett. f e cpv. 5 OAC).

Cpv. 3: Recepisce in parte il diritto vigente (art. 25 cpv. 2 lett. b OAC), fatta eccezione per l'articolo 25 capoverso 2 lettera a OAC. Se, conformemente al numero 1, si trasportano esclusivamente dipendenti dell'azienda in veicoli appartenenti all'azienda, non si consegue a priori alcun beneficio economico e di conseguenza non si può parlare di trasporti di persone a titolo professionale. Nella prassi non si ha inoltre conoscenza di autorizzazioni rilasciate in virtù del numero 2.

4.37 Disposizioni speciali per la formazione professionale di base (art. 39 – 45)

Le disposizioni speciali si basano senza variazioni di contenuto sulle istruzioni USTRA del 20 gennaio 2017 relative alle agevolazioni valide per persone in formazione professionale di base.

Art. 39: Autista di veicoli leggeri con certificato di formazione professionale

Gli autisti di veicoli leggeri effettuano trasporti con autofurgoni per i quali, secondo le prescrizioni ordinarie, possono conseguire la licenza di condurre di categoria B e BE a partire da 17 anni di età.

Poiché al momento dell'esame di fine apprendistato si deve aver già sostenuto l'esame pratico di conducente, gli apprendisti sono autorizzati a sostenerlo sei mesi dopo il compimento dell'età minima, anche se la licenza di condurre è poi rilasciata solo al raggiungimento della maggiore età. Fintanto che possiedono soltanto la licenza per allievo conducente, gli apprendisti possono inoltre guidare unicamente in presenza dell'accompagnatore prescritto.

Art. 40: Autista di veicoli pesanti, meccanico di manutenzione per automobili, mecatronico per automobili, ciascuno con attestato federale di capacità e indirizzo professionale «veicoli utilitari»

Le persone che seguono queste formazioni (con indirizzo professionale «veicoli utilitari», se disponibile) riparano autocarri o effettuano trasporti di merci con autocarri, per cui la guida autonoma di questi veicoli è parte integrante della loro formazione professionale di base.

Per l'indirizzo professionale «veicoli leggeri» non sono richieste disposizioni speciali dal momento che si è proposto di consentire l'ottenimento della licenza per allievo conducente di categoria B già a 17 anni. Inoltre, i titolari di una licenza (per allievo conducente o di condurre) di categoria B potranno ottenere la licenza per allievo conducente BE.

Art. 41: Meccanico di motoleggere e biciclette, meccanico di motoveicoli con attestato federale di capacità

Cpv. 1: È necessario fissare l'età minima a 16 anni perché spesso è possibile scoprire i difetti e verificare le riparazioni soltanto guidando il motoveicolo.

Questa disposizione si applicherebbe solo se l'età minima richiesta per la categoria A1 fosse fissata a 18 anni. Verrebbe invece a cadere nel caso in cui l'età minima ordinaria rimanesse di 16 anni.

Cpv. 2: Come nel diritto vigente (art. 6 cpv. 1 lett. d in combinato disposto con art. 15 cpv. 2 lett. b OAC), i diciottenni che seguono la formazione professionale di base di «meccanico di motoveicoli» potranno accedere direttamente alla categoria A. Questa possibilità non è invece più prevista per gli aspiranti poliziotti né per le persone che hanno conseguito la licenza di condurre in corsi dell'esercito. Tuttavia, mentre per gli aspiranti agenti di polizia non è prevista alcuna possibilità di deroga, l'esercito può disciplinare tale possibilità in base alle proprie esigenze nell'ordinanza sulla circolazione stradale militare¹⁷.

Cpv. 3: Nel caso di queste persone si può soprassedere al possesso preliminare di una categoria di licenza per motoveicoli, ma non alla frequenza del corso di teoria della circolazione o della formazione pratica di base per la guida di motoveicoli.

Art. 42: Corse di scuola guida con veicoli di categoria B, BE, C e CE

Cpv.1 e 2: Recepiscono il diritto vigente (art. 17 cpv. 5 lett. c OAC), ma non la richiesta di fare a meno, durante la formazione, dell'accompagnatore professionista una volta compiuti 18 anni, ammettendo invece l'accompagnamento di privati. Dal punto di vista della formazione, prevalgono i motivi contrari a una tale scelta.

Cpv. 3: Finora i titolari di una licenza per allievo conducente che non seguivano un apprendistato potevano effettuare corse di scuola guida con combinazioni di veicoli senza accompagnatore se in possesso della licenza per il veicolo trattore (art. 17 cpv. 3 OAC). Gli apprendisti dovevano invece essere accompagnati anche in questo caso (art. 17 cpv. 5 lett. c OAC), ciò nonostante dispongano di una maggiore preparazione in fatto di guida.

Cpv. 4: Da quando è stato introdotto l'obbligo di indossare la cintura di sicurezza per i camionisti, a seconda del tipo di veicolo, è diventato difficile per l'accompagnatore raggiungere il freno a mano. Vista l'importanza, ai fini della formazione professionale, di imparare a guidare diversi tipi di veicoli e l'impossibilità per i centri di formazione di dotare di doppio pedale tutti i propri mezzi, si ritiene di poter fare a meno della doppia possibilità di azionamento del freno nel caso di allievi conducenti pronti per l'esame.

Art. 43: Corse di scuola guida con veicoli di categoria A1, A2 e A

Cpv. 1: Recepisce il diritto vigente (art. 15 cpv. 2 lett. b OAC).

Cpv. 2: Enumera i requisiti da soddisfare per condurre un motoveicolo avendo ottenuto la licenza per allievo conducente in virtù della disposizione speciale di cui all'articolo 41. Deve portare con sé il contratto di tirocinio chi:

¹⁷ RS 510.710

- a. prima di aver compiuto 18 anni effettua corse di scuola guida con un motoveicolo della categoria A1;
- b. prima di aver compiuto 24 anni effettua corse di scuola con un motoveicolo della categoria A senza essere in possesso della licenza di condurre della categoria A1.

La lettera a è necessaria solo se l'età minima per la categoria A1 è fissata a 18 anni, ma non nel caso in cui l'età minima ordinaria fosse di 16 anni.

Art. 44: Formatori professionali

L'obbligo di comunicazione è necessario affinché l'autorità cantonale possa avviare le misure di cui all'articolo 45.

Art. 45: Restituzione della licenza per allievo conducente in caso di scioglimento anticipato del rapporto di tirocinio

Cpv. 1: Una volta sciolto il rapporto di tirocinio non si ha, in linea di principio, più alcun diritto alla licenza per allievo conducente.

Cpv. 2: Disciplina la deroga di cui al capoverso 1: nonostante la perdita del diritto alla licenza per allievo conducente di categoria A una volta sciolto il rapporto di tirocinio, potrebbero nondimeno essere soddisfatti i requisiti per il rilascio della licenza di categoria A1 o A2.

4.38 Altre disposizioni speciali (art. 46)

Art. 46: Età minima, guida di veicoli vuoti

Recepisce il diritto vigente (art. 6 cpv. 4 e art. 4 cpv. 6 OAC).

4.39 Motoslitte (articoli diversi)

A seguito della modifica del 16 novembre 2016 dell'OETV le motoslitte possono essere classificate come:

- motoveicolo (cat. AM, A1, A2 o A, a seconda della potenza del motore e della velocità massima);
- quadriciclo leggero a motore (cat. AM e F a partire da 18 anni);
- quadriciclo a motore (cat. B1 o B);
- autoveicolo (cat. B o F).

Per ogni classificazione sono disponibili le corrispondenti categorie di licenza. L'unica problematica emersa in passato riguarda la classificazione delle motoslitte come motoveicoli, in virtù della quale anche chi non vuole condurre questi veicoli sarebbe tenuto a sostenere il relativo esame di guida. Non essendo ciò opportuno, le motoslitte con una velocità massima non superiore a 45 km/h potranno dunque continuare a essere guidate con la categoria F, nonostante l'esclusione dei motoveicoli (art. 35 e 36 cpv. 3).

4.4 Esami di verifica dell'idoneità alla guida (art. 47 – 57)

4.41 Svolgimento (art. 47 – 50)

Art. 47: Controllo della vista per l'iscrizione per il rilascio di una categoria di licenza

Cpv. 1 e 3: Confronta commenti all'articolo 8 capoverso 3. Il controllo della vista è valido 24 mesi già nel diritto vigente (art. 9 cpv. 3 OAC).

Cpv. 2: Recepisce il diritto vigente (art. 9 cpv. 1 lett. a e b OAC).

L'articolo 9 capoverso 4 dell'attuale ordinanza non è recepito perché praticamente inattuabile: già nei primi tre mesi dopo l'entrata in vigore ha provocato un'esplosione di prescrizioni per visite specialistiche e inaccettabili tempi di attesa per gli interessati.

Art. 48: Deroghe ai requisiti medici minimi

Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 7 cpv. 3 e art. 34 OAC).

Art. 49: Esecuzione degli esami e comunicazione dei risultati

Cpv. 1, 2 e 5: Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 5i e 7 cpv. 1^{bis} terzo periodo OAC).

Cpv. 3 e 4: Nel diritto vigente (art. 5i cpv. 3 OAC) i termini per le visite di controllo di idoneità alla guida sono disciplinati in modo tale da concedere alle autorità cantonali un ampio margine di apprezzamento, da cui risultano ovviamente differenze a livello di attuazione. La regolamentazione proposta nell'articolo 49 capoverso 3 consente di uniformare l'applicazione a livello nazionale garantendo così parità di trattamento agli interessati. Nei casi eccezionali si parte dal presupposto che l'esame possa essere eseguito entro il termine di proroga concesso una prima volta. Se così non fosse, non è tuttavia escluso che l'autorità cantonale proroghi nuovamente il termine per la comunicazione dei risultati.

Art. 50: Procedura in caso di risultato non univoco degli esami

Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 5j OAC).

4.42 Riconoscimento di medici e psicologi del traffico (art. 51 – 57)

Il diritto vigente (art. 5a^{bis} – 5h e art. 11b cpv. 3 OAC) è recepito senza modifiche materiali, eliminando unicamente nell'articolo 57 capoverso 1 la menzione (erroneamente fatta nel diritto vigente) della Federazione Svizzera delle Psicologhe e degli Psicologi (FSP).

4.5 Licenza per allievo conducente e corse di scuola guida (art. 57 – 63)**4.51 Licenza per allievo conducente (art. 58 e 59)**Art. 58: Rilascio

Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 15 cpv. 3 OAC).

Art. 59: Portata dell'autorizzazione

Chiarisce che le corse di scuola guida possono essere effettuate solo con le categorie di veicoli riportate anche nella licenza per allievo conducente.

4.52 Corse di scuola guida (art. 60 – 64)Art. 60: Definizione

Recepisce il diritto vigente (art. 17 cpv. 1 OAC).

Art. 61: Accompagnatore

Let. a: Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 17 cpv. 2 OAC). L'elenco delle corse di scuola guida autorizzate senza accompagnatore ha dovuto tuttavia essere esteso, essendo in futuro necessaria una licenza per allievo conducente per tutte le categorie (tranne la M).

Let. b: Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 17 cpv. 3 OAC).

L'articolo 17 capoverso 5 lettera b dell'attuale ordinanza (accompagnamento di disabili fisici e di non udenti) non è recepito dal momento che questa disposizione è applicata in un unico Cantone e non si ha conoscenza di problemi legati a tale fattispecie.

Art. 62: Passeggeri

Cpv. 1: Recepisce il diritto vigente (art. 17 cpv. 6 OAC).

Cpv. 2: Corrisponde al diritto vigente (art. 27 cpv. 3 dell'ordinanza sulle norme della circolazione¹⁸, ONC), ma dal punto di vista sistematico rientra nell'OAPC. Si specifica che durante le corse di scuola guida con combinazioni di veicoli per cui non è richiesto un accompagnatore (art. 61 lett. b) possono essere trasportate soltanto persone in possesso della licenza di condurre della categoria

¹⁸ RS 741.11

corrispondente. Questo per evitare che il conducente ancora in formazione venga distratto da persone che non conoscono i veicoli e i rimorchi in questione.

Cpv. 3: Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 17 cpv. 4 e 17a cpv. 2 OAC). Data la necessità della licenza per allievo conducente per prepararsi nella circolazione stradale all'esame pratico di conducente, viene soppressa la distinzione fra «corse di scuola guida» e «corse d'esercitazione»).

Art. 63: Svolgimento

Cpv. 1 e 3: Recepisce senza modifiche materiali l'articolo 27 capoversi 1 e 5 ONC.

Il capoverso 2 recepisce la prima parte del periodo dell'articolo 27 capoverso 2 ONC. La seconda parte, che prescrive la presenza di un freno a mano facilmente raggiungibile da parte dell'accompagnatore, è stralciata, in quanto sui veicoli di nuova produzione il freno a mano o di stazionamento è spesso situato fuori dalla portata dell'accompagnatore (p. es. a sinistra del conducente): pertanto, le disposizioni vigenti non permettono di esercitarsi con tali veicoli. Se, tuttavia, si vuole aumentare l'esperienza di guida prima dell'esame pratico (proroga della durata di possesso della licenza per allievo conducente), si deve garantire la possibilità di esercitarsi sufficientemente con un accompagnatore privato. Essendo quest'ultimo tenuto ad assicurare uno svolgimento sicuro dell'esercitazione e il rispetto delle prescrizioni sulla circolazione (art. 15 cpv. 2 LCStr), l'eliminazione della possibilità di intervenire sui freni deve essere compensata, ad esempio stabilendo un comando al quale l'allievo conducente freni prontamente a fondo.

Cpv. 4: Finché non hanno concluso il corso di guida di trattori, diventato obbligatorio, i titolari della licenza per allievo conducente di categoria G possono condurre per motivi di sicurezza unicamente veicoli senza rimorchio, ma nessun veicolo speciale. Si possono trainare rimorchi soltanto durante la seconda giornata di corso.

4.6 Esami (art. 64 – 76)

4.61 Disposizioni comuni (art. 64)

Art. 64: Principi

Cpv. 1: Coincide nel contenuto con il diritto vigente (art. 65 cpv. 1 OAC), precisando unicamente che gli esami devono essere svolti da esperti della circolazione autorizzati.

Cpv. 2: Riflette il senso del diritto vigente (art. 13 cpv. 2 OAC). Volta a garantire una certa uniformità a livello nazionale delle domande d'esame, la prescrizione si applica anche alle domande orali da porre all'esame pratico di conducente (cfr. commenti all'art. 74 in combinato disposto con all. 11 cifra VI 1.a).

Cpv. 3: Recepisce il diritto vigente (art. 12 cpv. 1 OAC).

Cpv. 4: Recepisce il diritto vigente (art. 12 cpv. 2 OAC).

4.62 Esami teorici: disposizioni comuni (art. 65 e 66)

Art. 65 e 65v: Ripetizione di un esame teorico non superato

Sono due i sistemi sottoposti a consultazione: da una parte la regolamentazione attuale, secondo cui un esame teorico può essere ripetuto per un numero illimitato di volte (art. 13 OAC, ragionamento a contrario); dall'altra l'introduzione di un periodo di attesa di tre mesi dopo tre prove e dopo ogni successiva ripetizione.

La soluzione restrittiva mira a incoraggiare i candidati a prepararsi seriamente all'esame; l'altra parte invece dal presupposto che senza aver superato l'esame teorico non si può condurre e di conseguenza non si può mettere in pericolo la circolazione stradale, lasciando quindi ai candidati la responsabilità di prepararsi all'esame in modo confacente.

Art. 66: Validità di un esame teorico

In futuro l'esame teorico superato avrà validità illimitata, salvo per le persone cui è stata annullata la licenza di condurre in prova, che devono quindi ripeterlo, e in caso di insufficienti conoscenze delle norme della circolazione (art. 76 cpv. 4), per cui si può disporre un nuovo esame.

4.63 Teoria di base (art. 67 – 69)Art. 67: Scopo e portata dell'esame

Cpv. 1: Nella prima fase di formazione (che si conclude con l'esame pratico di conducente), l'accento è posto, fino all'esame teorico di base, sulle competenze fondamentali necessarie per usare correttamente la strumentazione e l'equipaggiamento e per guidare un veicolo a motore in modo conforme alle norme della circolazione, sicuro, cooperativo, ecocompatibile, efficiente sul piano energetico e responsabile, il tutto sotto la sorveglianza di un accompagnatore (qualora prescritto). Nell'esame teorico di base si possono pertanto verificare soltanto le competenze operative richieste a tale scopo. Gli obiettivi di apprendimento da raggiungere per dimostrare l'acquisizione di queste competenze figurano nell'allegato 10 cifre I e II.

Cpv. 2: Corrisponde al diritto vigente (art. 13 cpv. 4 OAC). L'esame deve essere adattato al tipo di veicolo anche per la nuova categoria AM, ad esempio non comprendere domande relative ad autostrade e semiautostrade essendo l'accesso vietato a tali veicoli.

Art. 68: Metodi d'esame

In futuro nell'esame teorico di base si verificherà se il candidato ha sviluppato le competenze operative prescritte. I Cantoni, dal canto loro, potranno (come finora) pubblicare le domande d'esame.

Una possibile ipotesi è anche quella di non ammettere più la pubblicazione delle domande d'esame. Se ai Cantoni fosse ad esempio permesso di pubblicare solo una selezione di possibili domande tipo, l'esame risulterebbe più impegnativo dell'attuale. Avendo in questo modo solo un'idea generica dei temi oggetto d'esame e del tipo di verifica, i candidati non potrebbero più limitarsi a un apprendimento mnemonico, ma sarebbero obbligati ad approfondire la materia perché soltanto chi comprende veramente le norme della circolazione stradale e la loro applicazione potrebbe superare la prova. Contribuirebbe a una rivalutazione della comprensione e dell'applicazione delle norme della circolazione stradale anche la verifica delle competenze operative prescritte attraverso animazioni (ad es. film). Poiché tuttavia queste misure appaiono non prioritarie rispetto agli altri miglioramenti sottoposti a consultazione nell'ambito della formazione, del perfezionamento e degli esami, saranno proposte solo in un secondo momento.

Art. 69: Risultato dell'esame

Il livello da raggiungere per superare l'esame teorico di base è rimasto invariato (cfr. in proposito anche le spiegazioni contenute nell'ultimo paragrafo del punto A. 3.3).

4.64 Teoria complementare (art. 70 e 71)

Si è proceduto agli stessi adeguamenti che per l'esame teorico di base.

4.65 Esame pratico di conducente (art. 72 – 76)Art. 72: Scopo

In futuro il superamento dell'esame pratico di conducente dipenderà dall'acquisizione delle competenze operative e non dal numero di errori commessi.

Art. 73: Veicoli per gli esami

Cpv. 1: Confronta commenti all'allegato 11 cifra IV.

Cpv. 2: La limitazione a determinati veicoli a motore, già ammessa dal diritto vigente (art. 88a cpv. 2 e 3 OAC), dovrà anche in futuro essere riportata nella licenza di condurre (art. 82 cpv. 2).

Art. 74: Metodi d'esame

L'esame di conducente continuerà a tenersi nella circolazione stradale.

Art. 75: Verbale d'esame

Un verbale dell'esame pratico di conducente è tenuto già oggi, ma con un diverso grado di precisione. La novità consiste nell'obbligo di annotarvi il comportamento del candidato in tutti gli ambiti di competenza, da cui risulta una certa standardizzazione, oltre a una maggiore uniformità nella valutazione della prova derivante dal fatto di dover motivare l'esito dell'esame sulla base del verbale (art. 76 cpv.1).

Art. 76: Risultato dell'esame

Cpv. 1 e 2: Una verifica più approfondita delle competenze di guida richiede una rielaborazione dei criteri di valutazione, per cui in pratica gli esperti della circolazione dovranno valutare, sulla base dei nuovi metodi d'esame proposti, il livello di preparazione raggiunto dal candidato in ogni ambito di competenza, documentando il tutto in un verbale.

Cpv. 3: In caso di mancato superamento del percorso d'esame si ritiene giustificato interrompere l'esame pratico di conducente perché non sarebbe sensato far salire un esperto della circolazione su una moto guidata nella circolazione stradale da qualcuno che non padroneggia le manovre di guida più elementari.

Cpv. 4: Recepisce il diritto vigente (art. 22 cpv. 4 OAC).

4.7 Licenza di condurre (art. 77 – 109)**4.71 Principi (art. 77 – 80)**Art. 77: Licenza di condurre in prova

Cpv. 1: La LCStr prescrive che la licenza di condurre per i «motiveicoli» e gli «autoveicoli», ossia nel diritto vigente di categoria A e B (art. 24a cpv. 1 primo periodo OAC), sia rilasciata in prova (art. 15a cpv. 1 LCStr). Essendo, tuttavia, la licenza di condurre di categoria A rilasciata, ad eccezione degli apprendisti che seguono la formazione professionale di base di «meccanico di motiveicoli» (art. 41 cpv. 2), solo ai titolari di una licenza di validità illimitata della categoria A2 (art. 17 cpv. 1), se ne può autorizzare il rilascio in linea di principio a tempo indeterminato.

Cpv. 2: Corrisponde al diritto vigente (art. 24a cpv. 1 secondo periodo OAC).

Cpv. 3: Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 24a cpv. 2 OAC).

Art. 78: Licenza di condurre definitiva

Cpv. 1: Corrisponde al diritto vigente (art. 24b cpv. 1 OAC) tenendo conto delle seguenti novità: durata della formazione complementare ridotta a una giornata e ammissione delle persone alla circolazione il più possibile per via elettronica, da cui l'abolizione della domanda di una licenza di condurre definitiva (diritto vigente: all. 4a OAC) sostituita dalla certificazione della frequenza della formazione complementare a cura dell'organizzatore dei corsi, che potrà trasmettere l'attestato di partecipazione al corso all'autorità cantonale in formato elettronico (all. 9 n. 9.321).

Cpv. 2:

Lett. a: Corrisponde al diritto vigente (art. 24b cpv. 2 OAC) tenendo conto della seguente novità: finora la formazione complementare poteva essere recuperata durante un periodo di tre mesi con un permesso di guida dell'autorità cantonale; superato anche questo termine, si poteva chiedere un'ulteriore proroga all'USTRA (art. 150 cpv. 6 OAC). Con sentenza del 13 novembre 2014 il Tribunale federale ha tuttavia stabilito che l'USTRA non può disporre alcuna deroga individuale e concreta alle prescrizioni dell'OAC, essendo questa di competenza delle autorità cantonali, le quali sono ora autorizzate a rilasciare autonomamente permessi di guida. Il termine di proroga può di conseguenza essere eliminato.

Let. b: A chi non vuole seguire la formazione complementare viene rilasciata, come nel diritto vigente (art. 24b cpv. 4 OAC), la licenza di categoria F, G e M di durata illimitata. Chi ha già conseguito la categoria AM o A1 ha diritto anche a queste (contrariamente al diritto vigente).

Art. 79: Visite di controllo di idoneità alla guida

Cpv. 1, 3 e 4: Recepiscono senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 27 cpv. 1, 3 e 4 OAC). La nuova formulazione del capoverso 1 lettere a e b tiene conto della sentenza 1C_759/2013 del 4 marzo 2014 del Tribunale federale: una persona che è stata visitata l'ultima volta prima di compiere 50 anni deve sottoporsi a visita a intervalli di tre anni solo dalla prima visita medica effettuata dopo il compimento di questa età, tuttavia non oltre i 53 anni (ad es. ultima visita a 48 anni: visita successiva a 53 anni e non a 51).

Cpv. 2: Si distingue fra la comunicazione dell'autorità, che può avvenire già prima dell'età rilevante (per consentire alla persona interessata di prendere appuntamento per tempo), e la convocazione alla visita, che non può invece avvenire in anticipo (art. 15d cpv. 2 LCStr).

Art. 80: Obblighi di comunicazione, titolari della licenza

Cpv. 1: Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 15 cpv. 4 e 26 cpv. 1 OAC). Poiché il cambiamento di indirizzo è disciplinato nel capoverso 2, il capoverso 1 si riferisce essenzialmente al nome, al sesso e al luogo di origine.

Cpv. 2: Recepisce il diritto vigente (art. 26 cpv. 2 OAC).

Art. 24g OAC: Obbligo di recare seco le licenze in casi particolari

La disposizione non è recepita. Da quando la licenza di condurre è rilasciata sotto forma di tessera plastificata nel pratico formato carta di credito, non si vede la ragione per non portarla sempre con sé. L'iscrizione al corso di guida di trattori è inoltre sostituita dalla licenza per allievo conducente, ora necessaria per partecipare al corso.

4.72 Autorizzazioni, limitazioni e altre indicazioni supplementari (art. 81 – 89)

Art. 81: Licenza per allievo conducente

Let. a: Recepisce il diritto vigente (art. 17 cpv. 5 lett. a OAC).

Let. b: Recepisce il diritto vigente (art. 17 cpv. 2^{bis} OAC).

Let. c: La licenza per allievo conducente della categoria C1 autorizzerà a effettuare corse di scuola guida con veicoli a motore di categoria D1, mentre all'esame pratico di conducente (cat. D1) potrà essere ammesso solo chi ha compiuto l'età minima richiesta per l'iscrizione (art. 29 cpv. 1). Poiché il diritto vigente consente ai titolari della licenza di condurre della sottocategoria C1 di ottenere (senza esame) la sottocategoria D1 a condizione di aver raggiunto l'età minima richiesta, non c'è motivo per non estendere questa autorizzazione anche ai titolari della licenza per allievo conducente.

Let. d: Corrisponde al diritto vigente (art. 17 cpv. 5 lett. d OAC) e tiene conto della sostituzione dell'attuale sottocategoria C1 118 con la nuova categoria C2. Dal momento che la categoria C2 comprende tutti gli autoveicoli dei pompieri (indipendentemente dal peso totale e dal numero di persone trasportate), non è più necessario menzionarli. Potendo però l'esame pratico di conducente essere sostenuto anche con un autocarro per la scuola guida di categoria C (all. 11 cifra IV), occorre ancora menzionare l'autorizzazione a effettuare corse di scuola guida con tali veicoli.

Art. 82: Licenza di condurre

Cpv. 1:

Let. a: Recepisce senza variazioni di contenuto il diritto vigente (art. 24c lett. e OAC).

Let. b: Recepisce il diritto vigente (art. 24c lett. b OAC).

Let. c: Recepisce il diritto vigente (art. 24c lett. c OAC).

Let. d: La categoria C2 non è armonizzata con le categorie UE. L'annotazione consente di dimostrare anche all'estero di avere l'autorizzazione a condurre autoveicoli pesanti adibiti ad abitazione.

Cpv. 2: Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 88a cpv. 3 OAC).

Art. 83: Codificazione

Corrisponde al diritto vigente (art. 24d OAC). L'introduzione dei codici nell'ordinanza (all. 12) rende superflue le istruzioni emanate dall'USTRA al riguardo.

Art. 84: Annotazione

La disposizione garantisce che le indicazioni supplementari siano riportate in maniera uniforme a livello nazionale.

Art. 85: Eliminazione

Cpv. 1 primo periodo: Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 24e cpv. 1 OAC), menzionando tuttavia esplicitamente che l'eliminazione deve essere richiesta.

Cpv. 1 secondo periodo: In sede di rinnovo del documento di licenza alcuni Cantoni riportano quale data d'esame la data di eliminazione di una condizione o di una limitazione, rendendo difficile individuare con assoluta certezza il giorno dell'esame. La nuova formulazione non solo risolve il problema così come auspicato dai Cantoni, ma uniforma anche la prassi esecutiva.

Cpv. 2: Recepisce il diritto vigente (art. 24e cpv. 2 OAC).

Art. 86: Rilascio di una nuova licenza per allievo conducente o licenza di condurre

Cpv. 1: Recepisce il diritto vigente (art. 24f cpv. 1 OAC).

Cpv. 2: Corrisponde al diritto vigente (art. 24f cpv. 2 OAC), salvo che per la soppressione del termine di consegna: se la licenza è stata ritrovata non si non vi è motivo di consegnarla solo dopo 14 giorni.

4.73 Misure amministrative (art. 87 – 102)

Art. 87: Nuovo esame di conducente

Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 28 OAC).

Art. 88: Esame di verifica dell'idoneità alla guida

Corrisponde al diritto vigente (art. 28a e 7 cpv. 1^{bis} terzo periodo OAC), salvo che per l'introduzione del capoverso 1 lettera c che permette di individualizzare il periodo di attesa di quattro mesi. Le persone in grado di adeguare in meno di quattro mesi i propri comportamenti quotidiani alla comparsa della visione monoculare non dovranno ad esempio aspettare due mesi prima che venga accertato se possono o meno guidare nella circolazione stradale senza pericoli.

Art. 89: Corsa di controllo

Cpv. 1: Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 29 cpv. 1 OAC), prescrivendo però esplicitamente a quali condizioni l'autorità cantonale può disporre una corsa di controllo accompagnata da un medico.

Cpv. 2 – 4: Recepiscono senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 29 cpv. 2 – 4 OAC).

Art. 90: Revoca preventiva

Cpv. 1: Recepisce il diritto vigente (art. 30 OAC).

Cpv. 2: Mira a spingere gli interessati a prendere appuntamento per la visita entro il termine menzionato nella convocazione dell'autorità cantonale, in modo da lasciare alla persona incaricata il tempo sufficiente per presentare il risultato dell'esame (art. 49 cpv. 3).

Art. 91: Segnalazioni di privati su una possibile mancanza di idoneità alla guida

Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 30a OAC).

Art. 92: Obbligo d'informare

Recepisce il diritto vigente (art. 31 OAC).

Art. 93: Restituzione volontaria della licenza di condurre

Recepisce il diritto vigente (art. 32 OAC).

Art. 94: Portata della revoca

Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 33 OAC).

Art. 95: Notifica all'autorità cantonale

Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 123 OAC).

Art. 96: Proroga del periodo di prova

Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 35 OAC).

Art. 97: Annullamento

Cpv. 1: Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente per quanto concerne l'annullamento della licenza di condurre (art. 35a cpv. 1 OAC). Poiché il titolare di una licenza annullata è ora equiparato a chi non ne ha mai avuta una, è stato tuttavia necessario aggiungere la prescrizione riguardante l'attestato d'iscrizione. Chi vuole tornare a condurre un veicolo a motore deve perciò reinscrivere per il rilascio della licenza di condurre. Esempio: X possiede una licenza di condurre in prova della categoria B annullata e un attestato d'iscrizione alla categoria C, valido in linea di principio fino al suo rilascio (art. 4 cpv. 4). Dopo l'annullamento della licenza di condurre in prova della categoria B, X non può più ottenere la categoria C, ma deve ricominciare la formazione di guida (ovvero dalla categoria B).

Cpv. 2: Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 35a cpv. 2 e 3 OAC).

Cpv. 3: Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 35a cpv. 4 OAC)

Art. 98: Nuova licenza per allievo conducente

Corrisponde al diritto vigente (art. 35b OAC e 11 IV). La domanda di licenza per allievo conducente è sostituita dall'iscrizione secondo l'articolo 4.

Art. 99: Divieto di condurre e ammonimento

Corrisponde al diritto vigente (art. 36 OAC), tranne per il capoverso 3 lettera e (guida di un veicolo a motore per cui non è prescritta una licenza di condurre malgrado il divieto) che non è recepito. Tale fattispecie non ha infatti alcun rapporto con la sicurezza stradale, come fra l'altro dimostra il fatto che non trovi corrispettivo nell'elenco dei motivi di revoca della licenza di condurre contenuto nella LCStr (art. 16 – 16d LCStr).

Art. 100: Portata del divieto di condurre

Recepisce il diritto vigente (art. 37 OAC).

Art. 101: Corso di educazione stradale come formazione complementare: disposizioni generali

Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 40 OAC).

Art. 102: Corso di educazione stradale come formazione complementare: organizzazione, procedura

Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 41 OAC).

4.74 Licenze per allievo conducente e licenze di condurre estere, licenze di condurre svizzere per persone domiciliate all'estero e licenze di condurre internazionali (art. 103 – 109)

Art. 103: Licenze di condurre estere: riconoscimento

Cpv. 1 e 2: Recepiscono il diritto vigente (art. 42 cpv. 1 e 2 OAC).

Cpv. 3: Sebbene non vi sia obbligata dal diritto internazionale (art. 41 n. 2 lett. c della Convenzione dell'8 novembre 1968 sulla circolazione stradale, RS 0.741.10), la Svizzera riconosce da molti anni le licenze di condurre estere che soddisfano le condizioni enumerate in questo capoverso. Poiché finora tale prassi non ha comportato problemi per la sicurezza stradale, viene mantenuta e recepita nell'ordinanza.

Cpv. 4: Corrisponde al diritto vigente (art. 42 cpv. 3 OAC), ma non menziona più le motoleggere, per le quali negli Stati membri dell'UE è oggi prescritta una licenza di condurre (cat. AM).

Cpv. 5: Recepisce le istruzioni del 29 dicembre 1994 dell'allora competente Dipartimento federale di giustizia e polizia (DFGP) sull'esonero dall'obbligo di conversione delle licenze di condurre estere per persone con statuto diplomatico, che possono di conseguenza essere abrogate. Per le definizioni di «missioni», «uffici di osservatori» ecc. fa fede l'ordinanza sullo Stato ospite¹⁹.

Cpv. 6: Recepisce il diritto vigente (art. 42 cpv. 4 OAC).

Art. 104: Età minima per l'utilizzo di licenze estere in Svizzera

Cpv. 1: Contrariamente al diritto vigente (art. 43 cpv. 2 e 3 OAC), in futuro, per ragioni di parità di trattamento, l'età minima prescritta in Svizzera si applicherà anche ai conducenti di ciclomotori, motoleggere e motoveicoli esteri di cilindrata fino a 125 cm³.

Cpv. 2: Recepisce il diritto vigente (art. 43 cpv. 3 OAC).

Art. 105: Obbligo di ottenere la licenza di condurre svizzera

Cpv. 1

Let. a: Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 42 cpv. 3^{bis} lett. a OAC). In futuro il domicilio sarà presunto dopo un soggiorno di 185 giorni in Svizzera. Sommandovi i sei mesi di cui al presente capoverso, i mesi che fanno fede sono 12 come nel diritto vigente.

Let. b: L'obbligo di ottenere la licenza di condurre svizzera secondo l'attuale articolo 42 capoverso 3^{bis} lettera b OAC è in parte abolito in quanto, essendo le prescrizioni in materia di formazione e di esami armonizzate a livello europeo, esso non si giustifica più per le persone con licenza di condurre di uno degli Stati membri dell'UE o dell'AELS.

Cpv. 2 – 4: Recepiscono il diritto vigente (art. 44 cpv.1, 2 e 4 OAC). Il contenuto dell'articolo 44 capoverso 3 OAC si desume già dall'articolo 10 capoverso 2 LCStr in combinato disposto con l'articolo 38 OAPC (ragionamento a contrario).

Cpv. 5: Si precisa che deve iscriversi presso l'autorità cantonale anche chi vuole convertire la propria licenza di condurre estera in un documento svizzero o condurre a titolo professionale autobus, autocarri o taxi immatricolati in Svizzera.

Art. 106: Licenza di condurre in prova o licenza di condurre definitiva

Cpv. 1: Corrisponde al diritto vigente (art. 44a cpv. 1 OAC). In Svizzera, in futuro, la licenza di condurre di categoria A sarà in linea di principio rilasciata per un periodo di tempo illimitato (art. 77 cpv. 1). Gli Stati membri dell'UE possono tuttavia prevedere l'«accesso diretto» alla categoria A (senza previo possesso della categoria A1 o A2) a partire dai 24 anni di età. Per evitare disparità di trattamento tra le persone che trasferiscono il domicilio in Svizzera dopo aver scelto questa strada e quelle che ottengono la licenza di condurre in Svizzera, al momento della conversione viene dunque rilasciata la categoria svizzera A in prova (a tempo determinato).

Cpv. 2: Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 44a cpv. 2 OAC).

Cpv. 3: Ciò è valido già oggi, anche se nella prassi si è talvolta tentato di interpretare l'articolo 24b capoverso 1 OAC come se non si applicasse alle persone che trasferiscono il proprio domicilio in Svizzera.

¹⁹ RS 192.121

Art. 107: Divieto di far uso della licenza, revoca

Recepisce il diritto vigente (art. 45 OAC).

Art. 108: Licenze di condurre (svizzere) di persone domiciliate all'estero

Cpv. 1 – 3: Recepiscono senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 24h OAC).

Art. 109: Licenze di condurre internazionali

Cpv. 1 e 2: Recepiscono il diritto vigente (art. 46 cpv. 1 e 2 OAC).

Cpv. 3: I Cantoni devono poter delegare il rilascio delle licenze di condurre internazionali non solo alle organizzazioni degli utenti stradali, ma anche ad altre associazioni. Il capoverso 3 riflette dunque l'articolo 41 numero 2 lettera a («associazione») della Convenzione sulla circolazione stradale²⁰ dell'8 novembre 1968 in modo più preciso di quanto non faccia il diritto vigente (art. 46 cpv. 3 OAC).

Cpv. 4 dell'ordinanza vigente: non è recepito, poiché nessun Cantone ritira fisicamente una licenza di condurre internazionale.

4.8 Formazioni obbligatorie (art. 110 – 135)

4.81 Disposizioni generali (art. 110 – 114)

Art. 110: Prescrizioni di dettaglio

Gli articoli 110 – 135, che stabiliscono le condizioni quadro in materia di corsi obbligatori, corrispondono sostanzialmente al diritto vigente. Qui di seguito verranno dunque commentate soltanto le principali differenze.

I dettagli relativi ai singoli corsi sono illustrati nell'allegato 9.

Art. 111: Libretto di formazione

Cpv. 1: L'introduzione di un libretto di formazione fornirà, tranne nel caso del corso di guida di trattori, una base sistematica alla formazione (cfr. spiegazioni al punto A. 3.2), i cui dettagli saranno disciplinati dall'USTRA mediante istruzioni (art. 147 cpv. 2 lett. b).

Cpv. 2: Il libretto di formazione accompagna la formazione di guida. In esso sono riportati tutti i corsi obbligatori frequentati e, per poter documentare i progressi di apprendimento degli allievi, deve esservi attestata anche la conclusione di determinate fasi di formazione (all. 9 n. 9.322 – 9.324). Il suo utilizzo deve essere dunque obbligatorio per i maestri conducenti, i formatori riconosciuti e gli accompagnatori privati di tutti i candidati che hanno ottenuto la licenza per allievo conducente di categoria B secondo la procedura ordinaria (ossia non in virtù dell'art. 46 cpv. 1 lett. a OAPC o di una regolamentazione speciale per la formazione professionale di base) prima dei 18 anni.

Ritenendo che il libretto di formazione venga apprezzato anche dagli altri accompagnatori non professionisti, non è necessario introdurre un obbligo nei loro riguardi.

Art. 112: Attestato di partecipazione al corso

Prescrive esplicitamente la forma (all. 9 n. 3.2) e gli effetti (art. 113) dell'attestato di partecipazione al corso. Per consentire alle autorità cantonali di verificare direttamente se un corso è stato seguito o meno, si prevede che gli organizzatori registrino i moduli di formazione e i partecipanti in un sistema elettronico accessibile anche ai Cantoni (una procedura analoga esiste già nella formazione in due fasi). A trarne vantaggio saranno anche i partecipanti al corso, i quali potranno ottenere l'attestato di partecipazione a titolo di ricevuta, ma non saranno tenuti ad allegarlo all'iscrizione.

Art. 113: Effetti giuridici della conclusione di una formazione obbligatoria

In futuro la validità degli attestati di partecipazione ai corsi non sarà più limitata, il che costituirà uno sgravio per le autorità cantonali che non dovranno più decidere (ed eventualmente motivare in sede di contenzioso) se ai fini del rilascio di una seconda licenza per allievo conducente debbano o meno

²⁰ RS 0.741.10

essere computate formazioni già concluse. La disposizione non avrà tuttavia alcuna incidenza sulla sicurezza stradale, dal momento che, a prescindere dal numero di formazioni seguite, la persona interessata dovrà dimostrare nell'esame pratico di conducente di saper guidare con sicurezza un veicolo a motore.

Art. 114: Delega di compiti

Contempla i compiti che l'autorità può chiedere di svolgere a terzi.

4.82 Corso di pronto soccorso (art. 115 – 117 / all. 9 n. 1)

Fatta eccezione per le categorie AM, F, G e M, la partecipazione al corso di pronto soccorso costituisce il presupposto per poter iniziare la formazione di guida. I principali cambiamenti interessano il rilascio e la revoca del riconoscimento agli organizzatori dei corsi e la procedura di garanzia della qualità, che necessitano di una riorganizzazione per i seguenti motivi: oggi l'USTRA riconosce organizzatori e formatori sulla base di una certificazione rilasciata dalla Société Générale de Surveillance (SGS), l'organo competente per la garanzia della qualità. L'attuale sistema utilizzato a questo scopo mostra tuttavia delle carenze, è giudicato molto insoddisfacente da tutti gli interessati e, non potendo essere migliorato sulla base del diritto vigente, sarà disciplinato come proposto negli articoli 136 – 139. I dettagli relativi al corso, attualmente definiti in apposite istruzioni²¹, dovranno essere riorganizzati a livello di ordinanza in modo da raggiungere uno standard nazionale unitario. In tal caso le istruzioni diverrebbero obsolete e potrebbero quindi essere abrogate.

4.83 Corso di teoria della circolazione (art. 118 – 120 / all. 9 n. 2)

Art. 118: Obiettivi di apprendimento

Corrisponde essenzialmente all'articolo 18 capoverso 4 OAC, specificando tuttavia le competenze operative da acquisire e prescrivendo espressamente una trasmissione il più possibile realistica dei contenuti di apprendimento (all. 9 n. 2.43).

Art. 119: Durata e struttura

Rimangono sostanzialmente immutate. La possibilità di computare nella formazione anche moduli di e-learning ha reso tuttavia indispensabile disciplinare la struttura a livello di ordinanza (e non come finora a livello di istruzioni).

Art. 120: Organizzatori

Recepisce nel contenuto l'articolo 18 capoverso 4 terzo periodo OAC.

4.84 Formazione tecnica di base per la guida di automobili (art. 121 – 123 / all. 9 n. 3)

Cfr. spiegazioni al punto A. 3.5.

4.85 Formazione pratica di base per la guida di motoveicoli (art. 124 – 126 / all. 9 n. 4)

Gli articoli 124 e 126 corrispondono al diritto vigente (art. 19 cpv. 1 e 2 primo e secondo periodo OAC). Finora la formazione pratica di base per motociclisti di categoria A1 era limitata a otto ore: chi desiderava ottenere la categoria A in un secondo momento doveva inoltre frequentare un corso breve (sei ore), mentre per accedere direttamente alla categoria A si doveva seguire il corso completo di 12 ore. La formazione ha ora una durata di 12 ore per tutte le categorie (art. 125), ma contrariamente alla normativa vigente deve essere seguita una sola volta. Se da un lato l'estensione della durata per gli aspiranti alla categoria A1 trova giustificazione nell'elevata esposizione dei motociclisti agli incidenti, una «formazione di base» per persone che sanno già condurre un motoveicolo non ha alcun senso.

4.86 Corso di guida di trattori (art. 127 – 129 / all. 9 n. 5)

Confronta commenti all'articolo 37 capoverso 2.

²¹ <https://www.astra.admin.ch/astra/it/home/temi/licenza-di-condurre---formazione.html> → «Corso di pronto soccorso»

4.87 Formazione minima per la guida di autobus (art. 130 – 132 / all. 9 n. 6)

Art. 130: Obiettivi di apprendimento

Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 8 cpv. 2^{bis} primo e secondo periodo OAC).

Art. 131: Durata e struttura

Recepisce l'articolo 8 capoverso 2^{er} lettere a e b OAC, tralasciando la lettera c dal momento che non è più possibile ottenere la licenza di condurre di categoria D limitata a una determinata tratta (disposizioni transitorie: art. 147 cpv. 5).

Art. 132: Organizzatori

Cpv. 1: Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 8 cpv. 2^{bis} terzo periodo OAC).

Cpv. 2: Recepisce senza modifiche materiali il punto 3.3 delle istruzioni USTRA del 1° settembre 2009 concernenti la formazione pratica per conducenti di autobus. Dal punto di vista formale la nuova regolamentazione proposta tiene conto della formazione di persone che seguono la formazione professionale di base di «autista di veicoli pesanti», finora disciplinata nell'articolo 20 OAC (cfr. spiegazioni al punto B. 5 in merito agli articoli 23j – 23r della modifica dell'ordinanza sui maestri conducenti).

4.88 Formazione complementare durante il periodo di prova (art. 133 – 135 / all. 9 n. 7)

Art. 133: Obiettivi di apprendimento

Gli obiettivi non sono cambiati (cfr. art. 27b OAC).

Art. 134: Durata e struttura

Come spiegato al punto A. 3.7, la durata della formazione complementare sarà ridotta a una giornata di sette ore e il corso andrà frequentato entro sei mesi dall'ottenimento della licenza di condurre. Poiché ciò non è sempre possibile, saranno ammesse delle deroghe con l'obbligo di seguire la formazione complementare entro un termine di proroga (anch'esso di sei mesi) una volta venuto meno il motivo della deroga. Le persone che rientrano fra le eccezioni e che recuperano la giornata di formazione complementare entro il termine stabilito non saranno punibili (art. 141 cpv. 4).

Art. 135: Organizzatori

Anche in futuro i corsi saranno svolti da organizzatori riconosciuti.

4.9 Garanzia della qualità (art. 136 – 139)

Nel diritto vigente (art. 24 e 25 dell'ordinanza sui maestri conducenti, OMaeC²²) la garanzia della qualità era intesa rientrare nel compito di vigilanza (o di «sorveglianza») sui maestri conducenti e non era quindi specificamente regolamentata. In futuro, sarà disciplinata separatamente, in modo più concreto ed esauriente, nella presente ordinanza, limitando la vigilanza (art. 24 cpv. 1 OIG) al rispetto dei criteri per il rilascio dell'abilitazione a maestro conducente e delle condizioni quadro per l'esercizio della professione (art. 8 – 16 OMaeC), in cui rientrano ad esempio l'obbligo di esercitare la professione in modo qualitativamente ineccepibile e il rispetto dell'orario di lavoro massimo e del divieto di consumare alcol.

4.91 Corsi di formazione e di perfezionamento

Art. 136: Compiti dei Cantoni

Cpv. 1 e 2: Viene ora sancito l'obbligo di garantire la qualità e lo strumento con cui perseguirlo.

Cpv. 3: Confronta articolo 24 capoverso 3 OMaeC. L'obbligo di comunicazione è necessario anche in relazione alla garanzia della qualità per consentire all'autorità cantonale di revocare l'abilitazione a maestro conducente qualora non vengano eliminate le carenze riscontrate durante un audit.

²² RS 741.522

Cpv. 4: Corrisponde all'attuale articolo 24 capoverso 4 OMaeC. Le autorità cantonali devono poter delegare la garanzia della qualità come finora. Poiché però quest'ultima non è più intesa come parte dei compiti di vigilanza cantonali (art. 24 OMaeC), anche la relativa delega deve essere disciplinata nella presente ordinanza, mantenendo la possibilità di affidarla alle organizzazioni del mondo del lavoro competenti.

Art. 137: Audit

Le condizioni quadro in materia di garanzia della qualità sono le stesse per tutte le formazioni obbligatorie. La novità consiste nel disciplinare la frequenza e le modalità di svolgimento degli audit (art. 138), oltre agli aspetti specifici da valutare (art. 137 cpv. 2 e 3).

Cpv. 1: Per verificare in maniera esaustiva la qualità dell'insegnamento vanno sottoposti ad audit, almeno una volta ogni cinque anni, sia gli organizzatori sia i docenti dei corsi. Per lo stesso motivo non è sufficiente che chi organizza o impartisce (come docente) più formazioni obbligatorie sia sottoposto ad audit solo per una di esse.

Cpv. 2: Vengono ora precisati i criteri di qualità da considerare: oltre che di quelli fondamentali contemplati nell'allegato 9 numero 8.111, occorre valutare il rispetto anche di quelli specifici delle diverse formazioni (all. 9 n. 8.112).

Art. 138: Svolgimento

Cpv. 1: In virtù delle particolari condizioni quadro, agli organizzatori del corso di pronto soccorso si applicano disposizioni particolari. Avendo molti di essi diverse filiali in tutta la Svizzera (ad es. sezioni regionali dei Samaritani), l'autorizzazione non sarà più rilasciata ai docenti bensì agli organizzatori, i quali saranno responsabili della loro vigilanza (ossia dovranno dimostrare di disporre di insegnanti idonei). In considerazione del fatto che ai docenti non potrà essere revocata l'autorizzazione in caso di insegnamento non conforme alle regole e che non sarebbe possibile effettuare un audit di tutte le sezioni una volta ogni cinque anni, non si può prescrivere un unico audit per organizzatore/docente ogni cinque anni.

Cpv. 2: Per farsi un'impressione il più possibile realistica della qualità dell'insegnamento occorre effettuare gli audit senza preavviso. Per questo motivo i corsi offerti dovranno essere registrati in uno strumento di amministrazione elettronico accessibile agli esperti di garanzia della qualità, che potranno così selezionare i corsi da sottoporre ad audit.

Cpv. 3: Garantisce che gli audit siano effettuati solo da addetti che dispongono in prima persona delle conoscenze tecniche necessarie.

La consegna di un riscontro scritto è necessaria perché, dal momento che l'autorizzazione – o laddove questa non sia prescritta – la possibilità di impartire la formazione dipende dall'esito della valutazione, l'organizzatore o il docente devono poter fare riferimento a un documento scritto.

Art. 139: Carenze

Disciplina la procedura da seguire qualora nel quadro dell'audit vengano riscontrate delle carenze. Il capoverso 3 recepisce senza modifiche materiali l'articolo 25 OMaeC, con l'unica differenza del termine «ispezione», sostituito ora dal più moderno «audit».

4.92 Esame pratico di conducente

Nel caso dell'esame pratico di conducente la garanzia della qualità si rifà alle misure prescritte dall'UE agli Stati membri nella relativa direttiva (audit periodici degli esami di guida).

Art. 140: Misure minime

Cpv. 1: Disciplina i metodi da utilizzare per assicurare la qualità dell'esame (lett. a e b), la procedura da seguire in caso di carenze (lett. c) e garantisce che gli esperti della circolazione dispongano delle necessarie competenze professionali (lett. d).

Cpv. 2: Disciplina esplicitamente che cosa deve essere verificato ai fini della garanzia della qualità, dichiarando l'insufficienza di un riscontro orale.

Cpv. 3: Le autorità cantonali non devono eseguire i controlli della qualità internamente.

4.10 Disposizioni penali, finali e transitorie (art. 143 – 171)

4.10.1 Disposizioni penali (art. 143 – 146)

Art. 141: Conducenti di veicoli a motore

Cpv. 1 lett. a e b nonché cpv. 2: Recepiscono senza modifiche materiali le disposizioni penali riferite a persone del diritto vigente (art. 143 n. 1 – 3 OAC). I duplicati della licenza di condurre, come quelli per il documento cartaceo, non esistono più: in sostituzione di una licenza cartacea o plastificata viene rilasciata una nuova licenza di condurre in formato carta di credito con un nuovo numero. Saranno invece ancora ottenibili duplicati della licenza di circolazione: confronta articolo 143 capoverso 1 lettera b OIV (all. 13 OAPC).

Cpv. 1 lett. c: È nuovo e rende punibile il mancato rispetto dell'obbligo di cui all'articolo 46 capoverso 3.

Cpv. 3 e 4: Sanzionano l'inosservanza del termine di sei mesi di cui all'articolo 134 capoverso 2. Oltre alla soluzione di natura penale proposta, basata sul numero 501 dell'elenco delle multe di cui all'allegato 1 dell'ordinanza concernente le multe disciplinari²³ (Superamento del termine prescritto per il servizio obbligatorio di manutenzione del sistema antinquinamento), è possibile prevederne altre.

Art. 142: Mancata comunicazione dello scioglimento del rapporto di tirocinio

Sanziona l'inosservanza dell'obbligo di comunicazione di cui all'articolo 44.

Art. 143: Corso di educazione stradale

Recepisce senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 146 OAC).

Art. 144: Conducenti di veicoli a motore provenienti dall'estero

Recepisce le disposizioni penali riferite a persone del diritto vigente (art. 147 OAC).

4.10.2 Disposizioni finali (art. 147)

Art. 145: Esecuzione

Cpv. 1: Corrisponde al diritto vigente (art. 150 cpv. 1 OAC). La domanda di rilascio di una licenza per allievo conducente o di una licenza di condurre è ora sostituita dall'iscrizione proposta.

Cpv. 2: La frase introduttiva disciplina la competenza dell'USTRA di emanare istruzioni (finora regolamentata in modo non organico nell'art. 150 cpv. 2 e 6 OAC).

Let. a: Recepisce dal diritto vigente (art. 150 cpv. 2 OAC) le lettere a e b, riferite a persone, ma non la lettera e, in quanto l'USTRA non emana istruzioni al riguardo. Il fatto che qualcuno sia un formatore riconosciuto di apprendisti nella formazione professionale di base di «autista di veicoli pesanti» o «autista di veicoli leggeri» è attestato da un codice riportato nella licenza e come tale contemplato dalla lettera a. Lo stesso vale per l'abilitazione a maestro conducente, anch'essa quindi non recepita dal punto di vista formale.

Let. b: Confronta commenti all'articolo 113 (libretto di formazione).

Cpv. 3: Recepisce il primo periodo del disposto vigente (art. 150 cpv. 3 OAC) ma non il secondo periodo perché obsoleto. Oggi, infatti, viene rilasciata una nuova licenza.

Cpv. 4:

Let. a: Recepisce sostanzialmente le prescrizioni riferite a persone di cui all'articolo 150 capoverso 5 lettera e OAC. Non è invece recepita la parte di frase in cui si afferma che l'USTRA può modificare i termini fissati per il riconoscimento delle licenze estere, essendo rimasta priva di significato nella prassi.

²³ RS 741.031

Let. b: Dà all'USTRA la competenza di mettere a disposizione i documenti fondamentali per la nuova formazione di guida e l'esame di conducente. Delle istruzioni dettagliate (obiettivi di apprendimento e contenuti d'esame dettagliati, programmi d'insegnamento modello) devono invece occuparsi le organizzazioni del mondo del lavoro competenti.

Cpv. 5: Corrisponde al diritto vigente (art. 150 cpv. 6 OAC), precisando tuttavia che l'USTRA non può autorizzare deroghe individuali e concrete all'ordinanza (cfr. sentenza del Tribunale federale 1C_45/2014 del 13 novembre 2014), per le quali sono invece competenti i Cantoni (art. 106 cpv. 2 LCStr).

Cpv. 5 vigente: Le lettere b, c e d non sono recepite, poiché tali direttive e raccomandazioni pertengono alle associazioni dei medici. Se l'USTRA dovesse ritenere necessario intervenire in merito ai requisiti minimi di natura psicologica posti ai conducenti, potrebbe emanare istruzioni in virtù del capoverso 2 della nuova ordinanza.

Cpv. 7 vigente: Il primo periodo è trasferito senza modifiche materiali nell'articolo 128. Il contenuto delle istruzioni USTRA del 14 dicembre 2007 concernenti i corsi di guida di trattori è regolamentato nell'allegato 9 numero 5, rendendo superfluo emanare istruzioni.

4.10.3 Disposizioni transitorie relative alla modifica del ... (art. 148 – 171)

4.10.31 Titolari di una licenza di condurre secondo il diritto previgente

Art. 146: Obbligo di sostituzione

Tutti i titolari di una licenza di condurre rilasciata anteriormente al 30 giugno 1977 dovranno far sostituire il documento. A tale scopo si considera adeguato un termine di tre anni, calcolato a partire dalla data in cui saranno in vigore tutti gli articoli dell'attuale revisione di ordinanza (cfr. cifra III). Introducendo tale obbligo si otterrà almeno la sostituzione con il formato attualmente prescritto di tutte le licenze che avrebbero dovuto esserlo già secondo il diritto vigente (art. 151 cpv. 1 OAC) entro il 31 dicembre 1995.

Art. 147: Nuove autorizzazioni a condurre dopo la sostituzione

Cpv. 1: L'ultima armonizzazione delle categorie di licenze di condurre svizzere con quelle vigenti nell'UE risale al 2003. Allora i modelli di licenza previsti dal vecchio diritto non dovevano essere sostituiti. La revisione completa dell'ordinanza ora proposta prevede invece che vengano definitivamente sostituite tutte le licenze di condurre rilasciate prima del 2003. La nuova categoria corrispondente («B» in «B», «A» in «A», «A1» in «A1» ecc.) sarà rilasciata a condizione che l'autorizzazione a condurre coincida con quella della vecchia categoria e non comporti un'estensione inadeguata della portata. È considerata adeguata, ad esempio, la sostituzione con una categoria che consente, rispetto alla precedente, di condurre veicoli con un peso totale di 50 kg superiore.

Cpv. 2: L'adeguatezza non può comportare una perdita delle autorizzazioni a condurre. Ad esempio, chi non ha convertito la propria licenza di condurre cartacea dell'attuale sottocategoria A1 in una licenza in formato carta di credito ha potuto continuare a condurre motoveicoli di 125 cm³ di cilindrata. Ricevendo la nuova categoria A1, questa stessa persona potrà condurre «soltanto» motoveicoli con una cilindrata non superiore a 125 cm³, una potenza del motore non superiore a 11 kW e un rapporto tra potenza del motore e peso a vuoto di non oltre 0,1 kW/kg (nonché tricicli a motore di potenza non superiore a 15 kW). La certificazione dell'autorità cantonale gli permetterà invece di condurre, nel traffico interno, tutti i motoveicoli aventi una cilindrata fino a 125 cm³.

Cpv. 3 – 6: Poiché i titolari di licenza manterranno nel nuovo diritto le loro precedenti autorizzazioni a condurre, si prescrive in questa sede quali nuove categorie dovranno essere riportate al momento della sostituzione della maggior parte dei documenti attualmente in circolazione (data di rilascio a partire dal 1° aprile 2003). Le equivalenze degli altri documenti di licenza saranno fissate dall'USTRA.

Cpv. 3

Let. a: Recepisce l'autorizzazione a condurre del diritto vigente (cfr. art. 3 cpv. 3 OAC, «M»).

Let. b e c: Recepisce l'autorizzazione a condurre del diritto vigente (cfr. art. 4 cpv. 3 OAC, «G»).

Let. d: Corrisponde all'autorizzazione a condurre del diritto vigente (cfr. art. 3 cpv. 3 e 4 cpv. 3 OAC, «F»). Sono ora esplicitamente menzionate anche le motoslitte perché, essendo considerate motoveicoli (art. 14 lett. c OETV²⁴), non rientrano nella categoria F.

Let. e: Recepisce l'autorizzazione a condurre del diritto vigente (art. 151d cpv. 11 OAC).

Let. f: Corrisponde all'autorizzazione a condurre del diritto vigente (art. 3 cpv. 2 e 4 cpv. 2 OAC, «A1»). L'autorizzazione a condurre veicoli a motore dell'attuale categoria (speciale) G non è recepita, poiché per ottenere la nuova categoria G occorrerà concludere una formazione specifica (corso di guida di trattori). Essendo contemplata anche dal nuovo diritto (art. 15 cpv. 4), sarà rilasciata anche l'autorizzazione a condurre tricicli a motore con una potenza del motore non superiore a 15 kW.

Let. g e h: Recepiscono le autorizzazioni a condurre del diritto vigente (art. 24 cpv. 3 e 151k cpv. 2 OAC) che con l'introduzione della categoria A «35 kW; 0,2 kW/kg» ha di fatto anticipato la nuova categoria A2.

Let. i: Garantisce parità di trattamento alle persone che desiderano conseguire la licenza di condurre della nuova categoria A, indipendentemente dal fatto che abbiano ottenuto la licenza della nuova categoria A2 per sostituzione dell'attuale categoria A «limitata» o in base al nuovo diritto.

Let. j: Corrisponde all'autorizzazione a condurre del diritto vigente (art. 3 cpv. 1 e 4 cpv. 1 OAC, «A»). I tricicli a motore con una potenza del motore non superiore a 4 kW possono essere guidati già oggi con la licenza di condurre di categoria A (art. 14 lett. b n. 2 OETV). Essendo contemplata anche dal nuovo diritto (art. 17 cpv. 2), sarà rilasciata anche l'autorizzazione a condurre tricicli a motore con una potenza del motore illimitata.

Let. k: Corrisponde all'autorizzazione a condurre del diritto vigente (art. 3 cpv. 2 OAC, «B1»). La nuova categoria A autorizza a condurre tricicli a motore con una potenza del motore non superiore a 15 kW (art. 17 cpv. 2).

Let. l: Chi possiede «soltanto» la categoria B (senza codice «121» o «122») potrà anche in seguito condurre veicoli di questa categoria solo a titolo non professionale (art. 25 cpv. 1 OAC, ragionamento a contrario).

Let. m: Corrisponde all'autorizzazione a condurre del diritto vigente (art. 25 cpv. 1 OAC). L'autorizzazione a effettuare trasporti professionali con veicoli di categoria B, B1, C, C1 o F non sarà più indicata dal codice «121» accanto alla categoria B, bensì sarà rilasciata la categoria P (art. 28 in combinato disposto con art. 33).

Let. n: Corrisponde all'autorizzazione a condurre del diritto vigente (art. 25 cpv. 1 e 3 lett. a OAC). L'autorizzazione a effettuare determinati trasporti professionali con veicoli di categoria B, B1, C, C1 o F non sarà più indicata dal codice «122» accanto alla categoria B, bensì sarà rilasciata la categoria P1 (art. 28 in combinato disposto con art. 34).

Let. o: Recepisce l'autorizzazione a condurre del diritto vigente (art. 3 cpv. 2 OAC, «C1»).

Let. p:

N. 1: Corrisponde all'autorizzazione a condurre del diritto vigente (art. 24c lett. d OAC), ma con la possibilità di guidare anche autoveicoli pesanti adibiti ad abitazione (cfr. art. 22 OAPC, «C2»), dal momento che le persone in questione hanno superato l'esame pratico di conducente con un veicolo dei pompieri con un peso utile superiore a 7500 kg o con un autocarro per la scuola guida di categoria C.

N. 2: Recepisce l'autorizzazione a condurre del diritto vigente (art. 151d cpv. 8 OAC). Poiché la categoria C2 non è armonizzata con le categorie UE, non è detto che sia nota nei suoi Stati membri. Per garantire che l'autorizzazione a condurre autoveicoli pesanti adibiti ad abitazione possa essere dimostrata senza problemi durante i viaggi internazionali, la categoria C2 dovrà sempre essere rilasciata con l'indicazione «incl. Motor Home > 3,5t» (art. 82 cpv. 1 lett. d in combinato disposto con all. 12 n. 2).

²⁴ Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali, RS 741.41

Let. q: Recepisce l'autorizzazione a condurre del diritto vigente (art. 3 cpv. 1, «C»).

Let. r:

N. 1: Corrisponde all'autorizzazione a condurre del diritto vigente (art. 3 cpv. 2, «D1»). Non essendo limitata in termini di peso, l'attuale sottocategoria D1 permette di condurre anche autobus (art. 11 cpv. 2 lett. d OETV) aventi non più di 16 posti a sedere escluso quello del conducente e ulteriori posti in piedi. Nella nuova categoria D1 i posti in piedi sono invece computati sul totale di posti, ripercuotendosi principalmente sugli autisti professionali (cfr. commenti all'art. 28, «D1»), che non potranno più condurre i suddetti veicoli con la nuova categoria D1, ma avranno bisogno della nuova categoria D. Per superare l'esame pratico di conducente con un veicolo della categoria D dovrebbe essere sufficiente un anno. Chi non l'avrà superato entro questo termine, potrà condurre soltanto veicoli a motore della nuova categoria D1.

N. 2: Nel diritto vigente, la sottocategoria D1 consente di effettuare anche trasporti professionali. Poiché il numero massimo di posti ammessi della nuova categoria D1 comprende anche i posti in piedi, essa risulta essere per i conducenti professionali più limitata dell'attuale e può pertanto essere rilasciata senza problemi.

Chi possiede la licenza di condurre dell'attuale sottocategoria D1, possiede automaticamente anche l'autorizzazione a effettuare trasporti professionali di persone con veicoli di categoria B, B1, C, C1 o F (art. 25 cpv. 4 OAC). Gli interessati ricevono pertanto anche la nuova categoria P (art. 147 cpv. 3 lett. m).

Let. s:

Corrisponde all'autorizzazione a condurre del diritto vigente (art. 3 cpv. 1 OAC, «D»), dato che è sempre necessario avere la nuova categoria D quando la D1 non è sufficiente.

Chi possiede la licenza di condurre dell'attuale sottocategoria D1, possiede automaticamente anche l'autorizzazione a effettuare trasporti professionali di persone con veicoli di categoria B, B1, C, C1 o F (art. 25 cpv. 4 OAC). Gli interessati ricevono pertanto anche la nuova categoria P (art. 147 cpv. 3 lett. m).

Let. t:

N. 1: Recepisce l'autorizzazione a condurre del diritto vigente (art. 3 cpv. 1 OAC, «BE»).

N. 2: Contrariamente al diritto vigente, con la nuova categoria BE non si possono trainare rimorchi con un peso totale superiore a 3500 kg. Data la portata meno estesa può essere rilasciata senza problemi.

Let. u: Queste autorizzazioni a condurre corrispondono interamente o in gran parte a quelle del diritto vigente, possono quindi essere rilasciate senza problemi.

Cpv. 4:

I codici «3,5t» e «106» autorizzano i titolari di una licenza di condurre dell'attuale sottocategoria D1 a guidare, nel traffico interno, minibus (con peso totale limitato a 3,5 t, cfr. art. 11 cpv. 2 lett. c OETV) con più di 16 posti a sedere escluso quello del conducente. Anche la nuova categoria D1 non è limitata in termini di peso; tuttavia, autorizza a trasportare non più di 16 passeggeri (inclusi i posti in piedi). Di conseguenza, ai relativi conducenti va rilasciata un'autorizzazione a condurre limitata a veicoli a motore della nuova categoria D1 con un peso totale di non oltre 3,5 t e concesso il diritto di trasportare, nel traffico interno, più di 16 persone, utilizzando a tale scopo gli attuali codici «3,5t» e «106».

Il codice «106» autorizza i titolari di una licenza di condurre dell'attuale sottocategoria D1 a guidare, nel traffico interno, minibus (cfr. art. 11 cpv. 2 lett. d OETV) con più di 16 posti a sedere escluso quello del conducente o autobus con non più di 16 posti a sedere escluso quello del conducente. Anche la nuova categoria D1 non è limitata in termini di peso; tuttavia, autorizza a trasportare non più di 16 passeggeri (inclusi i posti in piedi). Di conseguenza, ai relativi conducenti va rilasciata un'autorizzazione a condurre limitata a veicoli a motore della nuova categoria D1 e concesso il diritto di trasportare, nel traffico interno, più di 16 persone, utilizzando a tale scopo l'attuale codice «106».

Cpv. 5: Corrisponde al diritto vigente (art. 151c OAC). Dall'entrata in vigore dell'ordinanza sull'ammissione degli autisti (OAut) basta, ovviamente, anche solo il certificato di capacità per il trasporto di persone secondo la stessa ordinanza per dimostrare di essere abilitati a condurre autobus senza limitazioni.

Cpv.6: Recepisce il diritto vigente (art. 25 cpv. 4^{bis} OAC).

Art. 148: Titolari di una licenza di condurre in prova; rilascio della licenza di condurre definitiva

Poiché ora la formazione complementare dura solamente un giorno, l'articolo 148 fissa le condizioni a cui possono ricevere la licenza di condurre definitiva le persone che possiedono già una licenza di condurre in prova, ma che fino al giorno prima dell'entrata in vigore della prescrizione non hanno ancora concluso la formazione complementare secondo il diritto vigente (due giorni).

Cpv. 1: Le persone che non hanno frequentato la formazione complementare secondo il diritto vigente ricevono la licenza di condurre definitiva dopo aver partecipato alla formazione tecnica di base e alla giornata di formazione complementare secondo la nuova normativa.

Cpv. 2: Le persone che hanno partecipato alla prima giornata di formazione complementare secondo il diritto vigente, ma non alla seconda, ricevono la licenza di condurre definitiva dopo aver frequentato la formazione tecnica di base.

Art.149: Conducenti di ciclomotori; esame medico di idoneità alla guida

Recepisce senza variazioni di contenuto l'articolo 151d capoverso 12 OAC.

Art. 150: Esami di verifica dell'idoneità alla guida

Confronta commenti all'articolo 151j OAC.

Art. 151: Rilascio di una licenza di condurre secondo il nuovo diritto

Stabilisce, come nel diritto vigente (art. 151d cpv. 2 OAC), i casi in cui l'autorità cantonale rilascia una licenza secondo il nuovo diritto, a prescindere dalla volontà del titolare.

L'integrazione della lettera b tiene conto del fatto che, nonostante dal 1° aprile 2003 le licenze di condurre vengano rilasciate unicamente sotto forma di tessera plasticata in formato carta di credito, quelle cartacee (di colore blu) dovranno essere sostituite soltanto entro tre anni dall'entrata in vigore della nuova ordinanza.

4.10.32 Persone che hanno fatto domanda di una licenza per allievo conducente o di una licenza di condurre secondo il diritto previgente

Art. 152: Trattamento della domanda da parte dell'autorità cantonale

In seguito alla sostituzione della domanda di una licenza per allievo conducente o di una licenza di condurre (all. 4 OAC) con l'iscrizione di cui all'allegato 1, l'articolo 152 stabilisce la procedura che l'autorità cantonale deve seguire per le domande presentate entro il giorno precedente l'entrata in vigore della nuova prescrizione.

Art. 153: Corso di teoria della circolazione

Poiché in futuro chi si iscriverà per il rilascio di una categoria di licenza dovrà frequentare di nuovo il corso di teoria della circolazione prima dell'esame teorico di base, l'articolo 153 stabilisce il modo in cui l'autorità cantonale deve procedere nel caso di candidati che fino al giorno prima dell'entrata in vigore dell'articolo 4 (iscrizione) non hanno superato l'esame teorico di base o lo hanno superato ma non hanno seguito il corso di teoria della circolazione.

Art. 154: Licenza di condurre in prova o licenza di condurre definitiva

Contempla una prescrizione analoga all'articolo 148, relativa alle persone che hanno fatto domanda di una licenza per allievo conducente prima dell'entrata in vigore del nuovo diritto (e che non hanno ancora ottenuto la licenza per allievo conducente o sono titolari di una tale licenza ma non di una licenza di condurre).

4.10.33 Titolari di una licenza di condurre per allievo conducente secondo il diritto previgente

Art. 155: Licenza per allievo conducente della precedente categoria A per motoveicoli con potenza del motore limitata

Il fatto che questa licenza per allievo conducente, come nel diritto vigente (art. 151k cpv. 2 OAC), non debba essere sostituita con una licenza della nuova categoria A2 è giustificato, in quanto permettono entrambe di condurre gli stessi motoveicoli (nessun rischio per la sicurezza). Inoltre, chi necessita di una nuova licenza per allievo conducente riceve un documento della nuova categoria A2.

Art. 156: Rilascio di altre licenze per allievo conducente dopo la scadenza della prima

Nel diritto vigente (art. 16 cpv. 1 lett. c OAC) queste licenze per allievo conducente sono valide 24 mesi. Poiché in futuro avranno validità illimitata, l'articolo 156 ne contempla le relative disposizioni transitorie.

4.10.34 Corso di pronto soccorso

Art. 157: Organizzatori

La disposizione concede abbastanza tempo agli attuali organizzatori per richiedere un riconoscimento secondo i nuovi criteri, consentendo al contempo una rapida attuazione dei nuovi principi e quindi un incremento della qualità in tempi brevi.

Art. 158: Docenti

Cpv. 1: Gli attuali docenti non hanno bisogno di soddisfare i nuovi criteri per insegnare le misure salvavita immediate; devono tuttavia seguire tempestivamente i corsi di perfezionamento secondo il nuovo diritto (cpv. 2).

Cpv. 2: Ora necessitano di un riconoscimento per lo svolgimento di corsi di pronto soccorso soltanto gli organizzatori, non più i docenti. Dato che per essere riconosciuto l'organizzatore deve dimostrare l'idoneità dei docenti che impiega, è tenuto perciò anche a verificare che essi abbiano frequentato i corsi di perfezionamento prescritti.

4.10.35

Art. 159:

-

4.10.36 Maestri conducenti

Chi vuole continuare a esercitare sotto la nuova normativa dovrà seguire dei corsi di post-qualificazione (abilitazione a maestro conducente cat. B, art. 160) o di perfezionamento (abilitazione a maestro conducente cat. A, art.161). L'obbligo di post-qualificazione non si applica ai maestri conducenti di categoria C, avendo questi già percorso il catalogo delle competenze e il catalogo degli obiettivi di apprendimento nel quadro dell'ordinanza sull'ammissione degli autisti.

Art. 160: Categoria B

Cpv. 1: Per acquisire le competenze necessarie a impartire i nuovi corsi di formazione, ora basati sulla trasmissione di competenze, i maestri conducenti di categoria B devono seguire dei corsi di post-qualificazione.

Cpv. 2: Chi ha avuto cura di seguire per tempo i corsi di perfezionamento secondo l'articolo 22 OMaeC e all'entrata in vigore della presente revisione d'ordinanza può già dimostrare di aver frequentato delle giornate di corso valide per il relativo periodo di perfezionamento non deve essere svantaggiato rispetto a coloro che aspettano prima di assolvere l'obbligo di perfezionamento.

Art. 161: Categoria A

Cpv. 1: Per acquisire le competenze necessarie a impartire la nuova formazione per la guida di motoveicoli, ora basata sulla trasmissione di competenze, i maestri conducenti di categoria A devono seguire corsi di perfezionamento.

Cpv. 2: Chi ha cura di seguire per tempo i corsi di perfezionamento secondo l'articolo 22 OMaeC e all'entrata in vigore della presente revisione d'ordinanza può già dimostrare di aver frequentato delle giornate di corso valide per il relativo periodo di perfezionamento non deve essere svantaggiato rispetto a coloro che aspettano prima di assolvere l'obbligo di perfezionamento.

Art. 162: Maestri conducenti dell'esercito

Confronta commenti all'articolo 151 capoverso 3 OAC al punto B.4.3.3 («Disposizioni transitorie ora disciplinate nell'OAPC»).

Art. 163: Riconoscimento dei corsi di post-qualificazione e di perfezionamento

Enumera i criteri che devono essere soddisfatti perché l'organizzazione del mondo del lavoro competente possa riconoscere un corso di post-qualificazione o di perfezionamento.

Art. 164: Esonero dai corsi di post-qualificazione e di perfezionamento

I corsi di perfezionamento per maestri conducenti di motoveicoli ovvero di post-qualificazione per gli altri maestri conducenti contemplati dal diritto transitorio dovranno essere seguiti prima dell'entrata in vigore delle nuove prescrizioni in materia di formazione e di esami, poiché solo i maestri conducenti che conoscono il nuovo sistema di formazione e di esame sono in grado di trasmetterne i contenuti. Ciò spiega l'entrata in vigore scaglionata della nuova ordinanza (cifra III).

4.10.37 Esperti della circolazione

Art.165: Post-qualificazione

Cpv. 1: Per acquisire le competenze necessarie a tenere la giornata di formazione complementare come ora concepita, le persone che hanno già svolto l'attività di moderatore dovranno seguire corsi di post-qualificazione.

Cpv. 2: Dà alle autorità cantonali il diritto di delegare a terzi l'organizzazione dei corsi di post-qualificazione ed enumera i requisiti da soddisfare.

Cpv. 3: Anche gli esperti della circolazione potranno computare i corsi di post-qualificazione nel perfezionamento obbligatorio. Poiché tuttavia il loro perfezionamento non è stato finora disciplinato nel diritto federale (cfr. art. 69 cpv. 3 OAC e commenti all'all. 13 n. 9), non esiste ancora un periodo di perfezionamento «corrente» per tale computazione.

4.10.38 Moderatori

Art. 166: Post-qualificazione

Cpv. 1: Chi già svolge l'attività di moderatore dovrà seguire corsi di post-qualificazione per gli stessi motivi dei maestri conducenti e degli esperti della circolazione.

Cpv. 2: Disciplina la procedura di riconoscimento degli organizzatori di corsi di post-qualificazione per moderatori.

Cpv. 3: Confronta commenti agli articoli 160 capoverso 3 e 161 capoverso 2.

4.11 Allegati

Allegato 1: Iscrizione

Questo modulo sostituisce la domanda per il rilascio di una licenza per allievo conducente o di una licenza di condurre secondo il diritto previgente (all. 4 OAC). Sono contenutisticamente nuovi:

N. 1:

Chi è un dimorante settimanale deve indicarlo, poiché per quanto attiene alla licenza di condurre si applicano a queste persone talune prescrizioni speciali (ad es. non devono convertire la licenza di condurre estera).

N. 6:

Per facilitare la presentazione del modulo sono espressamente elencati in calce tutti i documenti da allegare.

Allegati:

Nel diritto vigente le persone che seguono le formazioni professionali di base di «autista di veicoli pesanti» e di «meccanico di motoveicoli» e che, nel primo caso, non hanno ancora compiuto 18 anni devono allegare un certificato dell'Ufficio cantonale della formazione professionale attestante la conclusione di un contratto di tirocinio valido. L'obbligo degli apprendisti di dimostrare la frequenza della formazione rimane in essere. In futuro sarà tuttavia richiesta, ai sensi della legge federale sulla formazione professionale (art. 14 cpv. 3 LFPr)²⁵ una copia del contratto di tirocinio approvata dall'autorità cantonale competente. Per i contratti di tirocinio si dovrà utilizzare in tutta la Svizzera un modulo unitario, che servirà poi anche per l'approvazione.

Allegato 2: Attestato d'iscrizione

Questo modulo è nuovo, confronta commenti all'articolo 4 cpv. 2 – 4.

Allegato 3: Requisiti medici minimi

Recepisce l'allegato 1 OAC.

Allegato 4: Requisiti per i medici di livello 1

Recepisce senza variazioni di contenuto l'allegato 1^{bis} OAC.

Allegato 5: Risultato dell'esame medico

Recepisce senza variazioni di contenuto l'allegato 2 OAC.

Allegato 6: Risultato dell'esame medico

Recepisce senza variazioni di contenuto l'allegato 2a OAC.

Allegato 7: Risultato dell'esame medico di idoneità alla guida

Recepisce senza variazioni di contenuto l'allegato 3 OAC.

Allegato 8: Certificato oftalmologico

Recepisce senza variazioni di contenuto l'allegato 3a OAC.

Allegato 9: Formazioni obbligatorie

Confronta numero 2.1. Una novità essenziale consiste nel fatto che in futuro tutte le formazioni obbligatorie saranno improntate al principio pedagogico-didattico dell'insegnamento orientato all'azione (n. 9.1). In concreto ciò significa che i docenti devono sviluppare le capacità tecniche, personali, sociali e metodologiche degli allievi in modo che alla fine del corso dispongano delle competenze operative prescritte, ovvero siano capaci di effettuare le operazioni opportune. Per quanto riguarda i dettagli relativi alle competenze operative e ai contenuti di apprendimento farà fede il relativo programma di insegnamento. Per gli organizzatori che necessitano di riconoscimento si intende con questo il programma di insegnamento da presentare insieme alla candidatura, per gli organizzatori che devono invece unicamente comunicare l'inizio dell'attività, quello dell'organizzazione del mondo del lavoro competente. I programmi di insegnamento del corso di teoria della circolazione, della formazione tecnica di base per la guida di automobili, della formazione pratica di base per la guida di motoveicoli, del corso di guida di trattori e della formazione complementare durante il periodo di prova dovranno corrispondere al relativo programma di insegnamento modello dell'USTRA (n. 9.2). Per quanto concerne le singole formazioni si applica inoltre quanto segue:

N. 1: Corso di pronto soccorso

²⁵ RS 412.10

Confronta commenti agli articoli 117 – 119, 157 e 160.

N. 2: Corso di teoria della circolazione

Attualmente fanno fede, per quando riguarda i dettagli del corso, le istruzioni USTRA del 12 dicembre 2007 concernenti i corsi di teoria della circolazione²⁶. Se il corso dovesse essere impartito come proposto, si verificherà se e quali contenuti delle istruzioni siano nel frattempo diventati obsoleti e possano quindi essere abrogati.

Viene ora espressamente indicata la possibilità di impartire il corso di teoria della circolazione con modulo di e-learning integrato (n. 2.32).

N. 3: Formazione tecnica di base per la guida di automobili

Confronta commenti al numero 3.5 e al primo paragrafo del numero 3.7.

N. 4: Formazione pratica di base per la guida di motoveicoli

Attualmente fanno fede, per quando riguarda i dettagli del corso, le istruzioni USTRA del 13 dicembre 2007 concernenti la formazione pratica di base degli allievi motociclisti²⁷. Se il corso dovesse essere impartito come proposto, si verificherà se e quali contenuti delle istruzioni siano nel frattempo diventati obsoleti e possano quindi essere abrogati.

N. 5: Corso di guida di trattori

Recepisce le istruzioni USTRA del 14 dicembre 2007 concernenti i corsi di guida di trattori con i seguenti cambiamenti essenziali:

- Gli organizzatori non saranno più riconosciuti dall'USTRA, bensì – come gli altri organizzatori di corsi di formazione e perfezionamento obbligatori – dall'autorità cantonale (cfr. art. 131 in combinato disposto con all. 9 n. 5.3).
- Garanzia della qualità: confronta commenti al punto 4.9.
- Per la durata del corso, sia i trattori che i rimorchi da essi trainati dovranno recare sul retro una targa ben visibile con una «L» bianca su fondo blu (n. 5.433 e commenti all'art. 37 cpv. 2 – 4).

N. 6: Formazione minima per la guida di autobus

Vengono recepite le disposizioni contenute nelle istruzioni USTRA del 28 agosto 2009 concernenti la formazione pratica per conducenti di torpedoni non contemplate dagli articoli 133 e 134, a eccezione delle spiegazioni relative ai titolari della licenza di condurre di categoria D limitata al traffico di linea (cfr. in proposito punto B. 4.3 riguardo all'art. 151c OAC). Il fatto che la conclusione della formazione minima autorizzi a iscriversi all'esame pratico di conducente di categoria D si desume indirettamente dall'articolo 31 capoverso 2, nel quale è previsto che le persone che non dimostrano di aver acquisito la pratica di guida prescritta possono ottenere la licenza per allievo conducente di categoria D solo dopo aver concluso la formazione minima.

N. 7: Formazione complementare per i titolari di una licenza di condurre in prova

Nell'unica giornata di formazione complementare ora prevista l'accento è posto sugli «incidenti tipici dei giovani» (n. 7.21), tema che viene in seguito approfondito attraverso lo svolgimento di esperienze pratiche di guida su un piazzale di formazione (n. 7.22, 7.41 e 7.42) e nella circolazione stradale (n. 7.23). Un altro aspetto cardine della formazione è il perfezionamento dello stile di guida efficiente sul piano energetico (n. 7.23 e 7.42), con cui vengono mantenuti gli elementi giudicati positivamente nella valutazione dell'upi ed eliminate le carenze evidenziate. Di seguito, in dettaglio, i principali cambiamenti:

- Integrando il «giro di prova» all'interno della «lezione di guida ecologica» (n. 7.23) approvata anche dalla valutazione dell'upi vengono inseriti nella formazione complementare maggiori elementi pratici,

²⁶ http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2007-12-11_2503_i.pdf

²⁷ http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2007-12-11_2506_i.pdf

riunendo inoltre nella stessa giornata le esperienze di guida sul piazzale di formazione e nella circolazione stradale.

- Il tema «frenata» viene trattato nella seconda fase di formazione in maniera più approfondita (n. 7.22).
- I temi «sostanze psicotrope» e «analisi degli incidenti» sono trasferiti nella prima fase di formazione in forma parzialmente ridotta (corso di teoria della circolazione; cfr. programma di insegnamento).
- L'elemento «profilo del conducente» è stato eliminato dal momento che i partecipanti saranno ora indotti all'autoriflessione nell'ambito dell'introduzione alla giornata di formazione complementare e del tema «guida nella circolazione» (n. 7.23).

Allegato 10: Esami teorici

Cifra I: Esame teorico di base

Si fonda sul diritto vigente (all. 11 cifre I e II.1 OAC), ma tiene conto del nuovo approccio di insegnamento orientato all'azione (all. 9 n. 9.1). Le competenze operative e gli obiettivi di apprendimento oggetto d'esame si fondano sul «catalogo delle competenze operative dei conducenti di veicoli a motore (cat. A/A2/A1 e B)», il cui contenuto si basa sugli allegati 11 e 12 OAC, sulle istruzioni menzionate nelle note a piè di pagina 18 e 19, sulla «Matrice²⁸ GDE²⁹» e sulle conoscenze tratte dal dossier sicurezza n. 05 dell'upi «Traffico motociclistico» nonché sul rapporto n. 59 dell'upi «Motociclisti: comportamento, atteggiamento ed esperienza con incidenti» (entrambi in tedesco, con riassunto in italiano), mentre la struttura è analoga a quella del catalogo delle competenze operative dei conducenti di veicoli di categoria C e D³⁰ elaborato nel quadro dell'attuazione dell'OAut.

Si noti inoltre, per venire ai singoli ambiti tematici, che i capitoli «veicolo» (all. 11 cifra II.1.6 OAC), «tecnica di guida» (all. 11 cifra II.1.3 OAC) e «ambiente» (all. 11 cifra II.1.2.3 OAC) non saranno più oggetto dell'esame teorico di base, bensì dell'esame pratico di conducente (con domande orali; art. 76 cpv. 3 lett. a): questi contenuti possono infatti essere insegnati ed esaminati efficacemente solo se i candidati a una licenza di condurre dispongono già di una certa pratica di guida e di una certa dimestichezza pratica con il veicolo (ossia dopo l'esame teorico di base per quel che riguarda i moduli di formazione obbligatori ovvero nelle lezioni pratiche di guida).

Cifra II: Esame teorico di base per l'ottenimento di una licenza di condurre di categoria M, AM, F o G

Le competenze operative e gli obiettivi di apprendimento oggetto d'esame si fondano sul catalogo delle competenze operative di categoria M³¹ e su quello di categoria F/G³² pubblicati dalle autorità cantonali.

Cifra III: Esame teorico complementare

Le competenze operative e gli obiettivi di apprendimento si basano sul catalogo delle competenze operative citato nella nota a piè di pagina n. 28.

Allegato 11: Esame pratico di conducente

Cifre I – III: Competenze operative

Si fondano sul diritto vigente (all. 12 OAC), ma tengono conto del nuovo approccio di insegnamento orientato all'azione (all. 9 n. 9.1; cfr. commenti al primo paragrafo dell'all. 10).

Le condizioni di ammissione elencate in dettaglio nel diritto vigente (all. 12 cifra I OAC) si desumeranno in futuro dalle prescrizioni concernenti le singole categorie del titolo terzo.

²⁸ Hatakka M., Keskinen E., Gregersen N.P., Glad A., Hernetkoski K. From control of the vehicle to personal self-control: broadening the perspectives to driver education, Transportation Research Part F, 2002, 5, p. 201 – 215

²⁹ Goals for Driver Education

³⁰ https://cambus.ch/wp-content/uploads/2016/09/KompCZV_it.pdf

³¹ <http://www.asa.ch/media/archive1/PDF/dienstleistungen/KatKompM.pdf>

³² <http://www.asa.ch/media/archive1/PDF/dienstleistungen/KatKompFG.pdf>

Cifra IV: Veicoli per gli esami

La direttiva UE contempla criteri minimi dettagliati per i veicoli d'esame di categoria A1, A2 e A, che gli Stati membri hanno facoltà di inasprire. La Svizzera, non essendo uno Stato membro, non è tenuta a recepirli. Al fine di facilitare l'esecuzione da parte delle autorità cantonali si propongono criteri minimi meno restrittivi, in modo da evitare anche sterili discussioni con i clienti, ad esempio, in relazione a lievi differenze di cilindrata o del rapporto potenza-peso. Tali requisiti varranno anche per i veicoli elettrici.

Cat. AM: Comprende sia i veicoli a motore a due ruote sia quelli a tre o quattro ruote. Poiché manovrare un veicolo monotraccia è sostanzialmente diverso dal guidare veicoli a tre o quattro ruote, si propone di rilasciare la licenza di condurre come segue: chi supera l'esame pratico di conducente su un veicolo a motore a due ruote di categoria AM riceve la licenza di categoria AM e può guidare tutti i veicoli di questa categoria; chi supera l'esame pratico di conducente con una motoleggera a tre o quattro ruote oppure con un quadriciclo leggero a motore riceve la licenza di categoria AM con il codice 79.02 (armonizzato nell'UE) e può guidare soltanto le motoleggere a tre ruote o (a partire dai 18 anni, cfr. art. 14 cpv. 3) i quadricicli leggeri a motore di categoria AM.

Cat. A1: La nuova categoria A1 comprende sia veicoli a motore a due ruote sia tricicli a motore. Per le stesse ragioni illustrate per la nuova categoria AM, si è pertanto proposto di rilasciare la licenza di condurre come segue: chi supera l'esame pratico di conducente su un veicolo a motore a due ruote di categoria A1 riceve la licenza di categoria A1 e può guidare tutti i veicoli a motore di questa categoria; chi supera l'esame pratico di conducente su un triciclo a motore di categoria A1 riceve la licenza di categoria A1 con il codice 79.03 (armonizzato nell'UE) e può guidare soltanto tricicli a motore di categoria A1 (art. 73 cpv. 2).

Cat. B: Recepisce il diritto vigente (all. 12 cifra V OAC).

Cat. C1: In virtù della nuova autorizzazione di cui all'articolo 84 capoverso 1 lettera b OAPC, potrà essere usato anche un veicolo di categoria D1.

Cifra V: Durata e percorso d'esame

Cat. B e categorie di motoveicoli: La durata dell'esame prevista dal diritto vigente (all. 12 cifra IV OAC: cat. B = 60 min., categorie di motoveicoli = 30 min.) comprende anche i convenevoli iniziali e finali. Ora si dovrà invece guidare almeno 45 minuti nella circolazione stradale. Poiché nel caso dei motoveicoli il percorso con i relativi esercizi di guida si trova in un'area chiusa al traffico (all. 11 cifra VI.2), dovrà essere svolto in più (rispetto ai 45 minuti).

Cat. C1, C1E, D1 e D1E: La durata dell'esame includerà anche in seguito i convenevoli iniziali e finali. La novità sta però in questo: nel diritto vigente l'esame per l'ottenimento della sottocategoria C1 o D1 dura 60 minuti e la prova pratica volta al rilascio del certificato di capacità per il trasporto di persone o di cose (art. 14 cpv. 3 OAut) può essere svolta immediatamente a seguire, in modo da evitare che i candidati debbano presentarsi due volte all'esame. In futuro l'esame pratico per ottenere le categorie C1 e D1 durerà invece almeno 90 minuti, permettendo di rinunciare a effettuare un'ulteriore prova per il conseguimento del certificato di capacità. La durata dell'esame relativo alle categorie C1E e D1E rimane per contro immutata (60 minuti), essendo l'esame OAut effettuato senza rimorchio.

Cifra VI: Metodi d'esame

N. 1:

Let. a: Esempio di dimostrazione pratica: l'allievo conducente deve regolare i poggiatesta. Il numero delle domande d'esame sarà stabilito dall'esperto della circolazione.

Let. b: Confronta commenti all'art. 77.

Let. c: Esempio di istruzione: «Giri a destra alla prossima occasione».

Let. d: Diffuso nei Cantoni della Svizzera tedesca (escluso BE), questo metodo permette di effettuare una valutazione più differenziata dell'esaminando rispetto a quella possibile seguendo in auto il veicolo da semplice osservatore.

N. 2:

Rispetto a una persona che conduce un veicolo a motore a doppia traccia, un motociclista deve acquisire competenze di guida supplementari (in particolare tecniche di guida specifiche), di cui deve dimostrare l'assimilazione nell'esame pratico di conducente. Prima della prova di guida occorre pertanto superare un percorso con speciali esercizi di guida in un'area chiusa al traffico. Questi esercizi sono prescritti già oggi (all. 12 cifra III lett. B n. 2 OAC), ma sono di fatto svolti in maniera molto diversa a seconda dei Cantoni: alcuni li integrano nella prova di guida nella circolazione stradale, altri li prevedono in uno spazio separato. La modifica proposta consentirà di uniformare la procedura a livello nazionale, attribuendo al tempo stesso maggiore peso a questi esercizi all'interno dell'esame per la guida di motoveicoli. Gli esercizi andranno inoltre eseguiti prima della prova di guida nella circolazione stradale al fine di aumentare la sicurezza degli esperti della circolazione, che durante l'esame per l'ottenimento della categoria A2 o A devono accompagnare l'esaminando sullo stesso veicolo per almeno 30 minuti (n. 1 lett. d).

Cifra VII: Valutazione

Per una valutazione più completa delle competenze di guida si sono dovuti riformulare anche i criteri al riguardo. Con i nuovi metodi d'esame proposti l'esperto della circolazione dovrà ora valutare se il candidato ha raggiunto il livello richiesto in ognuno degli ambiti di competenza (art. 74).

Allegato 12: Indicazioni supplementari codificate

Si fonda sul diritto vigente (art. 24d OAC e punto 4 delle istruzioni del 1° aprile 2016 concernenti il rilascio della licenza di condurre in formato carta di credito) ed è adeguato in base ai codici in vigore nell'UE³³ dal 1° gennaio 2017.

Il codice 111 è integrato da una nuova annotazione fra parentesi per tener conto di una sentenza del Tribunale federale del 20 novembre 2014 (6B_248/2014) in cui questo ha stabilito che dal codice 111 («Obbligo di portare seco la licenza di condurre straniera») non si poteva dedurre che la licenza di condurre svizzera di autisti professionali domiciliati all'estero fosse valida solo in combinazione con la licenza di condurre estera.

Il codice 114 non è recepito: essendo la validità della licenza per allievo conducente per motoveicoli in generale prolungata, non è più necessaria una proroga dopo la formazione pratica di base.

Il codice 211 è stralciato: nelle direttive del 5 marzo 1990 del DFGP, allora competente per la formazione e gli esami dei maestri conducenti, non si diceva che la lezione di guida per non udenti o disabili era considerata una lezione professionale per cui è richiesta una speciale abilitazione a maestro conducente. Una simile prescrizione non è contemplata neppure nell'ordinanza sui maestri conducenti.

Allegato 13: Formazione, esame e perfezionamento degli esperti della circolazione

Nell'esame pratico di conducente l'esperto della circolazione deve essere in grado di stabilire se il candidato dispone o meno delle competenze operative prescritte per la categoria di licenza desiderata. Per consentirne l'acquisizione vengono introdotte tre categorie di esperti della circolazione e l'obbligo di perfezionamento, la cui base è costituita dal programma quadro di formazione degli esperti della circolazione dei Cantoni e dalla direttiva UE.

La categoria base è costituita dagli esperti della circolazione di categoria B (n. 3, 4.11 e 5.11). Il numero 3.12 recepisce senza modifiche materiali l'articolo 65 capoverso 3 OAC. Ora l'idoneità all'esercizio della professione non dovrà essere più dimostrata da una perizia di uno psicologo del traffico, ma da una valutazione (n. 3.15) che non è escluso possa comprendere anche una parte psicologica e che dovrebbe in ogni caso essere delegata a un istituto specializzato per garantirne uno svolgimento uniforme.

³³ Direttiva 2015/653 della Commissione del 24 aprile 2015 recante modifica della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida

Gli attuali ambiti tematici della formazione e dell'esame (all. 7 OAC) sono stati adeguati (cfr. in particolare n. 7.115, 7.213, 7.116 e 7.214 nonché 7.113 e 7.313), in modo tale che, una volta conclusa la formazione, gli esperti della circolazione siano in grado di formare ed esaminare gli allievi conducenti secondo il nuovo diritto.

L'obbligo di perfezionamento (n. 9) è previsto anche per i maestri conducenti (cfr. art. 22 OMaeC e direttiva UE) e il suo rispetto dovrà essere sorvegliato (n. 10.3) analogamente ad altri sistemi (OAut, OMaeC). Anche la qualità della formazione e del perfezionamento dovrà essere controllata (art. 138 cpv. 1, cpv. 2 lett. e e cpv. 4) dai Cantoni (con facoltà di delega). L'obbligo di perfezionamento sarà ora prescritto solo per gli esperti della circolazione addetti agli esami ufficiali di conducente (n. 9.1), distinguendoli così da quelli addetti ai controlli ufficiali dei veicoli, in quanto le due attività richiedono competenze differenti. Il diritto vigente (art. 69 OAC) parla di «competente autorità della Confederazione» e di «competente autorità federale». Poiché a livello federale non esistono più esperti della circolazione se non in ambito militare (cfr. ordinanza sulla circolazione stradale militare³⁴), questi termini sono stati eliminati (n. 10).

Il perfezionamento può essere computato per tutte le categorie e dura al massimo 15 giorni (n. 9.1).

Allegato 14: Post-qualificazioni e perfezionamento secondo il diritto transitorio

Gli articoli 160 – 171 prescrivono, in combinazione con l'allegato 14, i corsi di post-qualificazione e di perfezionamento che i maestri conducenti, gli esperti della circolazione e i moderatori devono seguire per esercitare la loro professione secondo le nuove condizioni quadro giuridiche.

Chi ha avuto cura di seguire per tempo i corsi di formazione secondo l'articolo 22 OMaeC e all'entrata in vigore della presente revisione d'ordinanza può già dimostrare di aver frequentato delle giornate di corso valide per il relativo periodo di perfezionamento non deve essere svantaggiato rispetto a coloro che aspettano prima di assolvere l'obbligo di perfezionamento. Il perfezionamento (maestri conducenti di motoveicoli) e la post-qualificazione (altri maestri conducenti, esperti della circolazione, moderatori) contemplati dal diritto transitorio devono dunque poter essere computati sul periodo di perfezionamento corrente o successivo (art. 160 cpv. 3, 161 cpv. 2, 170 cpv. 3 e 171 cpv. 3).

I corsi di perfezionamento dei maestri conducenti di motoveicoli ovvero di post-qualificazione degli altri maestri conducenti contemplati dal diritto transitorio dovranno essere seguiti prima dell'entrata in vigore delle nuove prescrizioni in materia di formazione e di esami, poiché solo i maestri conducenti che conoscono il nuovo sistema di formazione e di esame sono in grado di trasmetterne i contenuti. È questo fra l'altro lo scopo dell'entrata in vigore scaglionata prevista dalla cifra III della nuova ordinanza.

B. Modifica di altri atti normativi (all. 15)

La nuova regolamentazione dell'ammissione alla circolazione stradale delle persone comporta la modifica di altre ordinanze in materia di circolazione stradale. L'ordinanza sull'assicurazione dei veicoli e l'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali saranno adeguate a prescindere da questa.

1. Ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC)

Il contenuto dell'articolo 27 è trasferito per ragioni di sistematica nell'OAPC (art. 63 cpv. 1-3, e art. 62 cpv. 2).

2. Ordinanza sull'assicurazione dei veicoli (OAV)

Il contenuto dell'articolo 5 capoverso 3 OAC è trasferito per ragioni di sistematica nell'OAV (art. 33 cpv. 2^{bis}).

³⁴ RS 510.710

3. Ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)

Art. 7 (Pesi) e 136 (Pesi, carico rimorchiabile, targhe)

Le definizioni di peso a vuoto (art. 7 cpv. 5 e 7) e di peso determinante per la classificazione in categorie (art. 136 cpv. 1) dovranno essere precisate. Il peso a vuoto secondo il diritto svizzero corrisponde, nel diritto UE, alla «massa effettiva del veicolo» riportata nel certificato di conformità (CoC) comunitario. Oltre che per correggere queste discrepanze, l'OETV dovrà essere semplificata anche in funzione della prevista trascrizione dei dati CoC nella licenza di circolazione. Nell'articolo 7 capoverso 7 andrà dunque stralciata la deroga in virtù della quale le batterie di trazione non sono computate nel peso a vuoto dei veicoli di classe L (di fatto il peso a vuoto riportato nel campo 30 della licenza di circolazione include già oggi il peso delle batterie). Il peso delle batterie di questi veicoli dovrà ora essere detratto dal peso determinante per la classificazione in categorie (art. 136 cpv. 1), ossia da quello che nel diritto europeo corrisponde alla «massa del veicolo in ordine di marcia», in modo da armonizzare le prescrizioni svizzere con quelle UE.

L'articolo 7 capoverso 7 prevede inoltre che le batterie di trazione dei veicoli di classe L non siano prese in conto neanche ai fini del calcolo del carico utile. Poiché questo capoverso è abrogato, va stralciato dunque anche il rimando fatto al riguardo nel capoverso 5.

4. Ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC)

4.1 Ammissione di persone

Il contenuto degli articoli 3 – 14, 15 capoversi 1, 3 e 4, 16 – 23, 24 capoversi 1 e 2, 24a – 69, 88, 88a, 143 numeri 1, 2 e 3 per quanto attiene alle persone, 144, 146, 147 per quanto attiene alle persone, 150 capoversi 1, 2 lettere a e b nonché 7 primo periodo è ora disciplinato nell'OAPC. L'articolo 150 capoverso 5 lettere b – d non è recepito (cfr. commenti all'art. 145 cpv. 4 OACP). Poiché l'articolo 150 capoverso 7 secondo periodo diventerà obsoleto con l'entrata in vigore dell'OAPC e l'articolo 151f capoverso 2 lo è già, possono essere abrogati entrambi. Il contenuto dell'articolo 150 capoverso 2 lettere d ed e sarà trasferito nell'OFoG (art. 30 lett. c) dal momento che riguarda temi disciplinati in questa ordinanza.

Poiché, infine, l'introduzione della nuova categoria A2 ora proposta renderà obsoleti gli articoli 15 capoversi 2 e 5 e 24 capoversi 3 – 5, possono essere abrogati anche questi ultimi.

4.2 Ammissione di veicoli

Le prescrizioni sull'ammissione di veicoli (art. 70 – 142) non subiranno modifiche materiali, ma saranno adeguate dal punto di vista formale in concomitanza con l'introduzione del sistema informativo di ammissione alla circolazione IVZ, che sostituirà i sistemi MOFAD³⁵.

Se non sono obsolete e quindi abrogabili, le disposizioni penali e finali non elencate al punto 3.1 (art. 143 – 150) resteranno – fatti i necessari adeguamenti formali – nell'OIV. Le uniche modifiche materiali riguardano l'articolo 150:

Cpv. 5: La parte del periodo concernente i termini per il riconoscimento delle targhe e delle licenze estere non è recepita, in quanto rimasta inattuata nella prassi.

Cpv. 6: Precisa, adottando una formulazione identica a quella proposta nell'OAPC (cfr. art. 145 cpv. 5), che l'USTRA non può autorizzare deroghe individuali e concrete all'ordinanza (cfr. sentenza del Tribunale federale 1C_45/2014 del 13 novembre 2014), per le quali sono invece competenti i Cantoni (art. 106 cpv. 2 LCStr).

³⁵ MOFIS = registro dei veicoli, FABER = registro delle autorizzazioni a condurre e ADMAS = registro delle misure amministrative

4.3 Disposizioni transitorie

Disposizioni transitorie che sono o diventeranno obsolete e che sono quindi abrogate

Articoli 151 capoversi 1, 2, 4, 6 secondo e terzo periodo, 151a capoversi 1 e 2, 151b capoverso 1, 151c – 151h, 151j capoverso 1, 3 lettera a nonché numeri 4 – 8, 151k e 154 capoverso 1, disposizioni finali relative alla modifica del 15 aprile 1987, disposizioni finali relative alla modifica del 13 febbraio 1991, disposizioni finali relative alla modifica del 13 novembre 1991 e disposizioni finali relative alla modifica del 7 marzo 1994.

Disposizioni transitorie ora disciplinate nell'OAPC

Dall'entrata in vigore, il 15 marzo 2005, dell'ordinanza concernente i veicoli della Confederazione e i loro conducenti³⁶ le licenze per maestro conducente della Confederazione rilasciate ai maestri conducenti delle FFS e della Posta sono state soppresse ovvero integrate nella licenza di condurre civile. Il controllo del perfezionamento obbligatorio dei maestri conducenti militari continua tuttavia a essere svolto dall'Ufficio della circolazione e della navigazione dell'esercito che, su richiesta, informa le autorità cantonali circa l'assolvimento dell'obbligo. Sebbene nel frattempo la maggior parte dei maestri conducenti della Confederazione interessati dall'articolo 151 capoverso 3 OAC siano molto probabilmente in pensione, non è escluso che un esiguo numero eserciti ancora anche senza questa licenza. L'autorizzazione va dunque mantenuta, ma trasferendola nell'OAPC (art. 162).

Il diritto transitorio concernente le persone che possiedono una licenza di condurre di categoria D limitata a una determinata tratta è ora disciplinato nell'articolo 149 capoverso 4 OAPC, per cui l'articolo 151c OAC può essere abrogato.

L'articolo 151e capoverso 1 OAC va a integrare l'articolo 160 capoverso 1 OAPC, precisando che anche questi maestri conducenti devono seguire corsi di post-qualificazione se vogliono impartire lezioni di guida secondo la nuova normativa.

L'articolo 151e capoverso 2 OAC può essere abrogato poiché i titolari delle licenze per maestro conducente in questione dovevano far riportare la loro abilitazione a maestro conducente di categoria A nella licenza in formato carta di credito entro il 31 dicembre 2008 (art. 31 cpv. 1 OMaeC). In futuro, anche questi maestri conducenti dovranno seguire dei corsi di perfezionamento per poter esercitare secondo la nuova normativa.

L'articolo 151f capoverso 1 può essere abrogato, dato che i pochissimi casi in cui potrebbe ancora applicarsi possono essere retti dalle istruzioni USTRA del 26 gennaio 2009 concernenti la licenza di condurre in prova.

L'articolo 151j capoversi 2 e 3 lettera b OAC è trasferito nell'articolo 150 OAPC.

5. Ordinanza sull'ammissione degli autisti (OAut)

Art. 2: Requisiti per l'ammissione

Cpv. 2^{bis}: Per il trasporto di merci con autoveicoli di categoria B l'OAut non prescrive alcun certificato di capacità. In futuro, tuttavia, per condurre determinate combinazioni di veicoli costituite da un veicolo trattore di categoria B e un rimorchio sarà richiesta la licenza di condurre di categoria C1E o CE (cfr. commenti agli art. 24 e 27 OAPC). Poiché nella zona UE per i trasporti su strada effettuati con «veicoli per i quali è necessaria una patente di guida di categoria C1, C1E, C, CE» (art. 1 della direttiva 2003/59/CE³⁷, che la Svizzera ha recepito in virtù dell'Accordo sui trasporti terrestri) è prescritto il certificato di idoneità, il capoverso 2^{bis} ha lo scopo di evitare che le persone che effettuano trasporti di merci con le combinazioni di veicoli summenzionate incontrino difficoltà in caso di controlli all'estero.

³⁶ RS 514.31

³⁷ Direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri, che modifica il regolamento (CEE) 3820/85 del Consiglio e la direttiva 91/439/CEE del Consiglio e che abroga la direttiva 76/914/CEE del Consiglio (Gazzetta ufficiale dell'Unione europea del 10 settembre 2003, L 226/ 4).

Cpv. 3: L'obbligo di ottenere la licenza di condurre svizzera conformemente all'articolo 42 capoverso 3^{bis} lettera b OAC sarà abrogato nel caso di documenti rilasciati su basi giuridiche comuni (cfr. commenti all'art. 105 cpv. 1 lett. b). Analogamente, essendo i certificati di idoneità rilasciati da uno Stato UE o AELS retti, come i certificati svizzeri, dalla direttiva 2003/59/CE, va da sé che i conducenti domiciliati in un Paese UE o AELS non abbiano bisogno di un certificato di capacità svizzero (neanche se impiegati da un'impresa con sede in Svizzera; cfr. anche art. 5 e 7 frase introduttiva).

Art. 3: Eccezioni

Come finora, tutti i conducenti che trasferiscono il loro domicilio in Svizzera necessiteranno di un certificato di capacità svizzero. Le persone impiegate da un'impresa con sede in Svizzera avranno tuttavia bisogno del certificato di capacità svizzero solo se domiciliate al di fuori di un Paese UE o AELS (art. 3 cpv. 2 e art. 7 cpv. 2).

L'agevolazione proposta nella nuova lettera i (rinuncia a imporre l'obbligo del certificato di capacità e quindi alla verifica del rispetto delle prescrizioni sulla durata del lavoro e del riposo nonché di altre prescrizioni relative all'attività degli autisti professionali) è stata prospettata dal Consiglio federale nella sua risposta alla mozione 10.3407 (Rendere più flessibile la normativa sulla guida dei furgoncini)³⁸ del consigliere nazionale Adrian Amstutz. Per quanto concerne il diritto transitorio fa fede il nuovo articolo 27b.

Art. 4: Corse durante la formazione professionale

Cpv. 3: La nuova lettera b prevede che le persone che seguono un programma di formazione secondo il capoverso 2 portino con sé un'attestazione rilasciata dal centro di formazione. Poiché gli autisti in formazione sono spesso assunti con contratti a tempo determinato, cambiano più volte datore di lavoro o sono impiegati come ausiliari da diversi datori di lavoro, ma in generale seguono la formazione presso un unico centro di formazione, spetta a quest'ultimo attestare anche la formazione parallela all'attività professionale.

Art. 5: Conducenti di veicoli provenienti dall'UE e dall'AELS

Confronta commenti all'articolo 2 capoverso 3. Per una migliore comprensione l'articolo 5 è stato inoltre suddiviso nelle lettere a e b.

Art. 6: Condizioni

È modificato solo dal punto di vista formale.

Art. 7: Conducenti di veicoli provenienti dall'estero

Confronta commenti all'articolo 2 capoverso 3.

Art. 9: Durata di validità e rilascio

Il nuovo capoverso 4^{bis} recepisce il punto 3 delle istruzioni USTRA del 20 maggio 2014 concernenti l'armonizzazione delle date di scadenza del certificato di capacità. Poiché la durata di validità del certificato di capacità è modificata, appare indicata una regolamentazione a livello di ordinanza. Il rinnovo del certificato è giustificato dal momento che ora l'interessato vi ha diritto dopo aver superato un esame.

Art. 10: In generale

Come per i corsi di formazione e di perfezionamento obbligatori disciplinati nell'OAPC, anche per l'esame teorico e pratico ai sensi dell'OAut si menziona ora esplicitamente come obiettivo di apprendimento l'acquisizione delle competenze operative necessarie.

Art. 14: Esame pratico

In futuro si potrà fare a meno della prova di guida supplementare per ottenere il certificato di capacità (cfr. commenti all'all. 11, cifra V «categorie C1, C1E, D1 e D1E»).

³⁸ <https://www.parlament.ch/it/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20103407>

Art. 15: Ripetizione

Implementa le modifiche derivanti dal nuovo articolo 14. Il termine d'attesa di sei mesi costituisce un ammorbidente rispetto alla normativa attuale.

Art. 17: Obiettivi di apprendimento, Art. 18: Durata e struttura, Art. 21: Organizzatori

Viene ripresa la struttura dell'OAPC (parte sesta) e adeguata la terminologia dell'articolo 21 a quella del resto dell'OAu.

Art. 19: Attestato di partecipazione al corso

Adeguamento della terminologia a quella dell'OAPC (art. 114).

Art. 22: Revoca del riconoscimento

Il tema è ora disciplinato nell'allegato (n. 3.4).

Art. 23: Autorizzazione (abilitazione) all'insegnamento

Cpv. 1 del diritto vigente: Il tema è ora disciplinato nell'allegato 9 numero 8.1124 OAPC.

Cpv. 5: È adeguato solo dal punto di vista formale.

Art. 24: Impiego di simulatori di guida

Il tema è ora disciplinato nell'allegato (n. 4.4).

Art. 24a: Garanzia della qualità

Fanno fede le prescrizioni dell'OAPC.

Art. 26: Esecuzione

Cpv. 3: È adeguato in base alla sentenza del Tribunale federale 1C_45/2014 del 13 novembre 2014.

Art. 27: Disposizioni transitorie

Cpv. 3: È obsoleto e può quindi essere abrogato.

Cpv. 4: È obsoleto e può quindi essere abrogato.

Art. 27a: Disposizioni transitorie concernenti la modifica del 22 ottobre 2008

Cpv. 1: È adeguato solo dal punto di vista formale.

Cpv. 2: È obsoleto e può quindi essere abrogato.

Cpv. 3: È adeguato solo dal punto di vista formale.

Cpv. 5: È obsoleto e può quindi essere abrogato.

Art. 27b: Disposizione transitoria relativa alla modifica del ...

Confronta commenti all'articolo 3.

Allegato: Ottenimento e proroga dei certificati di capacità

Corrisponde senza modifiche materiali all'attuale allegato. Confronta commenti agli articoli 10 e 17.

Adeguamenti formali legati all'OAPC

Interessano gli articoli 4 capoverso 1 secondo periodo, 6 capoverso 2 lettera a, 9 capoverso 3 lettera a e 23 capoverso 5.

6. Ordinanza sui maestri conducenti (OMaeC)

Titolo, art. 1 (Oggetto) e 2 (Definizioni)

In futuro l'ordinanza sui maestri conducenti conterrà anche prescrizioni sull'ammissione, la formazione e il perfezionamento dei moderatori della seconda fase di formazione e dei formatori alla guida delle imprese di trasporto su strada nonché sull'esercizio della professione di questi ultimi. Dovrà quindi

cambiare titolo (ordinanza sui formatori alla guida, OFoG) ed essere integrata di conseguenza (art. 1 e 2 lett. g e h).

Art. 2a (Norme di dettaglio) e 2b (Attestato di partecipazione ai corsi)

I corsi di formazione e di perfezionamento saranno disciplinati sul modello dell'OAPC (art. 112 in combinato disposto con all. 9 e art. 114 in combinato disposto con all. 9 n. 9.3).

Art. 3 cpv. 2 lett. b, 4, 5 cpv. 1 lett. c e 8 (Necessità dell'abilitazione a maestro conducente, Categorie di abilitazioni, Requisiti, Requisiti per l'esercizio della professione)

Si è proceduto agli adeguamenti formali risultanti dall'OAPC.

Art. 5 (Requisiti)

Cpv. 5: Si disciplinano ora espressamente le condizioni alle quali i maestri conducenti possono esercitare in Svizzera con un diploma professionale estero.

Art. 7 (Attestati professionali federali)

Cpv. 1 secondo periodo: Per chiarire come vada interpretata la definizione del termine «pratica di formazione» di cui all'articolo 2 lettera f (può un maestro conducente praticante impartire da solo lezioni di guida?), l'organizzazione del mondo del lavoro competente deve ricevere una base esplicita su cui sostanziare il termine «sorveglianza», cosa che l'Associazione Svizzera dei Maestri conducenti (ASMC) ha fatto nelle direttive del 2 novembre 2015 relative alla pratica di formazione del profilo professionale di maestro conducente (in tedesco).

Cpv. 1^{bis}: Per adempiere all'obbligo di sorveglianza i Cantoni (art. 24 cpv. 1 OMaeC) devono sapere chi impartisce lezioni di guida sul proprio territorio. In futuro dovranno perciò essere notificati alle autorità cantonali anche tutti gli aspiranti maestri conducenti.

Cpv. 2: Per quanto concerne la formazione e l'esame dei futuri maestri conducenti, fanno fede la legge federale del 13 dicembre 2002 sulla formazione professionale³⁹ e l'ordinanza del 19 novembre 2003 sulla formazione professionale⁴⁰. Nell'OFoG saranno in linea di principio disciplinati solo gli elementi fondamentali dell'esercizio della professione, fatta eccezione per le identificazioni dei moduli e degli organizzatori che, essendo strumenti importanti per la formazione dei maestri conducenti, devono essere approvati dall'USTRA. I programmi quadro d'insegnamento relativi al conseguimento degli attestati professionali non sono per contro più consueti.

Art. 8 (Requisiti per l'esercizio della professione)

È adeguato dal punto di vista formale alle nuove categorie P e P1. L'aggiunta secondo cui i maestri conducenti che accompagnano le corse di scuola guida su autoveicoli non devono possedere la licenza di condurre corrispondente da almeno tre anni si fonda sull'articolo 25 capoverso 2 lettera c LCStr e, vista la solidità della loro formazione, è una deroga giustificata.

Art. 10 (Veicoli per la scuola guida)

È modificato solo dal punto di vista formale (integrazione delle Spiegazioni e istruzioni USTRA del 14 maggio 2009 concernenti i veicoli per la scuola guida).

Art. 15 (Mezzi di controllo)

Cpv. 2: Tiene conto del nuovo libretto della formazione proposto nell'OAPC (art. 113).

Art. 22 – 22b in combinato disposto con all. 1a n. 1 (Maestri conducenti: perfezionamento)

Il perfezionamento è ora disciplinato sul modello dell'OAPC (art. 117 – 137). Gli articoli 22 e 22a capoversi 1 e 2 recepiscono, in combinato disposto con l'allegato 1a numero 1.2, senza modifiche materiali il diritto vigente (art. 22 cpv. 1 e 2 OMaeC). L'attestato di partecipazione ai corsi del diritto

³⁹ RS 412.10

⁴⁰ RS 412.101

vigente (art. 22 cpv. 3 OMaeC) è ora disciplinato nell'articolo 2b, l'autorizzazione per lo svolgimento di corsi di perfezionamento professionale del diritto vigente (art. 23 OMaeC) nell'allegato 1a numero 1.3.

Art. 23a – 23i in combinato disposto con all. 1a n. 2 (Moderatori: ammissione, formazione e perfezionamento)

L'ammissione, la formazione e il perfezionamento dei moderatori (finora art. 64a – 64f OAC) saranno in futuro disciplinati nell'OFoG (l'OAPC prescriverà soltanto la necessità dell'abilitazione, cfr. all. 9 n. 7.51). Le maggiori novità da segnalare sono:

- assunzione anche di persone di altre professioni con formazione pedagogica (art. 23b cpv. 1 lett. d e cpv. 2);
- formazione: praticantato obbligatorio di almeno dieci giorni (all. 1a n. 2.1611);
- perfezionamento: una giornata obbligatoria sul tema «conduzione/formazione di adulti» (all. 1a n. 2.222).

Art. 23j – 23u (Formatori alla guida di imprese di trasporto su strada: ammissione, esercizio della professione, perfezionamento)

Un'analisi delle Direttive del 16 agosto 1993 concernenti i corsi d'istruttori per apprendisti conducenti di autocarri, ormai non più al passo con i tempi, e dell'articolo 20 OAC ha rivelato la necessità di disciplinare più punti a livello di ordinanza. Negli articoli 23j – 23u il corso di istruzione è ora definito come modulo nel contesto della formazione per maestri conducenti:

- Per necessità pratiche gli articoli 23k e 23l disciplinano espressamente a che cosa è autorizzato il titolare di un'abilitazione alla formazione.
- Gli articoli 23m e 23n corrispondono all'articolo 20 capoversi 1 e 2 OAC, ma tengono ora conto dei due nuovi tipi di permessi di formazione, per cui non è più necessario che l'USTRA emani direttive sui corsi di istruzione.
- La validità dell'abilitazione alla formazione sarà limitata a cinque anni (finora sei; art. 23o cpv. 1), in modo da uniformarla a quella del certificato di capacità secondo l'OAut. Saranno armonizzati anche i requisiti per il rinnovo dei due documenti (cfr. art. 23o cpv. 2 – 4 con art. 16 OAut), il che è sensato dal momento che i titolari di un'abilitazione alla formazione possiedono di norma anche il certificato di capacità. L'autorità cantonale non dovrà infine revocare l'abilitazione alla formazione alle persone che non hanno frequentato il corso di perfezionamento perché sarà dotata di scadenza.
- I contenuti dei corsi di istruzione e di perfezionamento (art. 23p in combinato disposto con all. 1a n. 3.2) e le competenze operative da acquisire (art. 23p in combinato disposto con all. 1a n. 3.1) sono formulati in modo generale, così da poter applicarsi a tutti i formatori alla guida. Ciò consente agli organizzatori di adeguare i corsi concreti alla formazione degli apprendisti che seguono le formazioni di base di «autista di veicoli leggeri» o di «autista di veicoli pesanti», formulando obiettivi di apprendimento specifici. Si prescrive inoltre espressamente che:
 1. i corsi devono adottare i metodi impiegati nella formazione di adulti (ad es. insegnamento orientato all'azione, coinvolgimento attivo degli apprendisti e integrazione delle loro esperienze pratiche) e concludersi con un controllo delle conoscenze e delle capacità acquisite (all. 1a n. 3.41);
 2. nei corsi di perfezionamento si deve tener adeguatamente conto, oltre che dei contenuti tecnici, anche di quelli metodologico-didattici (art. 23p cpv. 2).
- L'ordinanza contempla ora (art. 23f) le condizioni quadro relative alle attività dei formatori alla guida.
- L'articolo 23r in combinato disposto con l'allegato 1a numero 3.3 disciplina il riconoscimento e la sorveglianza dei corsi di istruzione come per altri sistemi di formazione e perfezionamento comparabili (ad es. formazione in due fasi, certificato di capacità secondo l'OAut).

Art. 24 (Sorveglianza)

Cpv. 1: Confronta commenti al punto 4.9.

Cpv. 2: Recepisce il diritto vigente (art. 24 cpv. 2 OMaeC).

Cpv. 3: Recepisce il diritto vigente (art. 24 cpv. 3 OMaeC).

Cpv. 4: Corrisponde in parte al diritto vigente (art. 24 cpv. 4 OMaeC). Ora però «la sorveglianza dell'attività» di cui al capoverso 1 è interpretata in modo più restrittivo (cfr. commenti al punto 4.9) e, trattandosi di un compito sovrano, non può essere più delegata.

Art. 25 (Esame di controllo)

Può essere abrogato in quanto il suo contenuto è ora disciplinato senza modifiche materiali nell'OAPC (art. 141 cpv. 3).

Art. 27 (Revoca a tempo indeterminato dell'abilitazione a maestro conducente)

Let. a, c e d: Sono modificate solo dal punto di vista formale.

Gli articoli 29a – 29e contengono le disposizioni penali relative ai formatori alla guida (analogamente alle sanzioni applicabili ai maestri conducenti).

Art. 30 (Esecuzione)

Let. a: Recepisce il diritto vigente (art. 30 cpv. 1).

Let. b: Adegua il diritto vigente (art. 30 cpv. 2) alla sentenza del Tribunale federale 1C_45/2014 del 13 novembre 2014.

Let. c: Confronta commenti all'articolo 150 capoverso 2 lettere d ed e OAC al punto 3.31.

Art. 31 (Disposizioni transitorie)

Le disposizioni transitorie obsolete sono abrogate.

Art. 31a Disposizioni transitorie relative alla modifica del ...

Disciplina il diritto transitorio applicabile ai titolari di un'abilitazione alla formazione secondo il diritto vigente (art. 20 OAC).

7. Ordinanza concernente il registro delle autorizzazioni a condurre

L'articolo 5a capoverso 3 subisce principalmente un adeguamento formale. Dal punto di vista materiale si introduce la nuova lettera d^{bis} per consentire alle autorità cantonali di utilizzare i dati del registro FABER anche per la verifica del perfezionamento obbligatorio secondo l'OAut.

8. Ordinanza concernente il registro automatizzato delle misure amministrative

Nell'articolo 7 lettera a viene adeguato dal punto di vista formale il numero 3 e integrato il numero 4 relativo all'abilitazione alla formazione secondo l'articolo 23j capoverso 1 lettera a OFoG.

C. Attuazione

1. Ripercussioni sull'effettivo del personale, sull'organizzazione, sulle finanze e sull'economia

Confederazione e Cantoni

L'elaborazione elettronica delle nuove categorie di licenze richiede l'adeguamento dei sistemi informatici di Confederazione e Cantoni con tutti gli oneri finanziari e di personale connessi. I lavori al sistema della Confederazione comporteranno costi esterni per circa tre milioni di franchi, iscritti nel bilancio preventivo dell'USTRA. Gli oneri relativi agli altri lavori da svolgere presso l'USTRA e gli Uffici della circolazione cantonali (incl. l'ente omologo del Principato del Liechtenstein) nonché ai sistemi periferici (p. es. RIPOL) non sono ancora quantificabili.

Oltre alle modifiche dei sistemi informativi, si prevedono spese e proventi finanziari derivanti dalla conversione dei circa 1,2 milioni di licenze di condurre in formato cartaceo. Entro il termine di tre anni fissato per tale operazione, in tutta la Svizzera dovranno essere rilasciati in media 1600 nuovi documenti per giorno feriale. Qualora i Cantoni (in particolare quelli di dimensioni maggiori) dovessero aver bisogno di più personale, i costi risultanti sarebbero più che compensati dalle entrate supplementari (tasse amministrative, a seconda del Cantone, da 35 a 75 franchi).

Cantoni

Per poter attuare con efficacia il nuovo piano di formazione ed esame, maestri conducenti, moderatori ed esperti della circolazione dovranno seguire dei corsi di post-qualificazione o di perfezionamento, da integrare tuttavia nelle giornate di perfezionamento obbligatorie attualmente previste per questi gruppi professionali. Se da un lato il miglioramento della garanzia della qualità della prima fase di formazione comporterà maggiori costi, si ridurranno in compenso quelli della seconda fase, limitata ora a un'unica giornata. La durata in linea di principio non più limitata delle licenze per allievo conducente richiederà meno risorse di personale addetto alla loro gestione. I Cantoni in cui il corso di teoria della circolazione non si è ancora svolto con l'ausilio di strumenti di insegnamento/apprendimento multimediali e interattivi avranno maggiori costi di personale per via dell'esame dei materiali didattici sottoposti per approvazione, che può risultare più complesso che nel caso di quelli tradizionali. Con l'abolizione della validità limitata dell'attestato d'iscrizione, dei corsi frequentati e degli esami superati verrà a cadere anche l'onere del controllo.

Allievi conducenti

A parità di durata e di prezzo, la qualità del corso di teoria della circolazione verrà migliorata. I candidati disporranno di più tempo per la preparazione dell'esame pratico di categoria B, C1, C2, D1 e D (come pure per le combinazioni di veicoli, qualora l'allievo non possieda ancora la licenza per il veicolo trattore) grazie alla validità illimitata della licenza per allievo conducente. L'inserimento del corso nella prima fase della formazione tecnica di base (da frequentare presso un maestro conducente) comporterà maggiori spese, ma poiché ne risulta una migliore preparazione all'esame pratico, anche il rischio di doverlo ripetere (con tutti i costi che vi sono connessi) sarà inferiore. Anche la formazione complementare richiederà meno tempo e denaro, essendo ridotta a una sola giornata. Infine, la validità dell'attestato d'iscrizione, dei corsi frequentati e degli esami superati non sarà più limitata nel tempo, risparmiando ai candidati inutili ripetizioni.

Maestri conducenti

Nel corso di teoria della circolazione si devono impiegare mezzi di insegnamento e apprendimento il più realistici possibile. L'ottimizzazione degli attuali strumenti didattici comporterà un onere sia in termini finanziari sia di personale. I costi aggiuntivi non dovrebbero tuttavia risultare sproporzionati, dal

momento che i materiali didattici devono comunque essere rivisti periodicamente. Il sistema d'esame basato sulle competenze (in relazione alla preparazione dell'esame di conducente) e la formazione tecnica di base obbligatoria richiederanno più ore di lezione.

Moderatori

La riduzione della formazione complementare a una singola giornata comporterà perdite finanziarie, che potranno tuttavia essere parzialmente compensate spostando parte delle attività nella prima fase di formazione, dal momento che la maggior parte dei moderatori esercitano anche come maestri conducenti.

2. Pianificazione dell'attuazione

Data la necessità di creare i presupposti necessari (in particolare, quelli relativi alla formazione di insegnanti ed esaminatori) per l'attuazione delle nuove prescrizioni in materia di formazione e di esami e di adeguare i sistemi informatici della Confederazione e dei Cantoni per consentire l'elaborazione delle nuove categorie di licenze, le modifiche proposte entreranno in vigore in maniera scaglionata (cfr. cifra III).