



K163-0758

Commenti alle proposte di modifica

1. Modifica dell'ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione (OAC; RS 741.51)

Sostituzione di espressioni

I termini «autorità di ammissione» e «autorità» vengono sostituiti, in tutto l'atto normativo, con il termine «autorità cantonale», che contempla anche le autorità incaricate delle misure amministrative. Come le autorità di ammissione, anche queste ultime sono infatti chiamate a confrontarsi con questioni legate all'idoneità alla guida.

Art. 7

Cpv. 1^{bis}

Questa disposizione viene ripresa dall'allegato 1 OAC. Quest'ultimo deve infatti contenere unicamente i requisiti medici minimi.

Cpv. 3

Diversamente dall'opinione oggi prevalente, per decidere se si può derogare ai requisiti medici minimi richiesti, non è sufficiente una visita specialistica (episodica). L'oftalmologo è senza dubbio in grado di valutare l'acuità visiva del titolare della licenza, ma se quest'ultimo presenta anche un rallentamento cognitivo (p. es. perché affetto dal morbo di Parkinson), la sua idoneità alla guida potrà essere valutata soltanto nel quadro di un esame completo eseguito da un medico specializzato in medicina del traffico. Per poter svolgere tali esami, i medici devono possedere l'autorizzazione del livello di formazione 3 (art. 47 cpv. 2 lett. c AP OAC).

Le attitudini fisiche e psichiche di un individuo «non sono nel complesso compromesse» anche se quest'ultimo, pur non soddisfacendo i requisiti medici minimi, è in grado di compensare le deficienze individuate (p. es. usando occhiali o lenti a contatto durante la guida in caso di insufficiente acuità visiva). In questi casi l'autorità cantonale decide le condizioni da iscrivere nella licenza (art. 24 d OAC).

Art. 9

Cpv. 1

Per eseguire l'esame sommario della vista, non è necessario che il medico sia munito di un'autorizzazione in materia di medicina del traffico. È infatti sufficiente che sia abilitato a svolgere un'attività professionale indipendente. Il termine «medico» va pertanto precisato. Il riconoscimento di diplomi esteri è retto dalla legge sulle professioni mediche (LPMed; RS 811.11). Anche i diplomi di ottico ottenuti all'estero possono essere riconosciuti in Svizzera.

Gli ottici diplomati sono specialisti della correzione dei difetti della vista. Sono cioè formati per misurare la vista dei pazienti e, all'occorrenza, per testare la tolleranza alle lenti a contatto. Dopo un esame e un'analisi minuziosi, determinano i valori di correzione (prescrizione di occhiali) o adeguano la graduazione delle lenti a contatto. Considerate le loro qualifiche tecniche, non è necessario che siano riconosciuti dall'autorità cantonale, come prescrive invece il diritto vigente.

Conformemente alla nuova disposizione, è sufficiente che il medico o l'ottico in questione operi in Svizzera. Chi ha concluso i propri studi di medicina od oftalmologia all'estero e intende esercitare la professione in Svizzera deve presentare alla Commissione delle professioni mediche una domanda per ottenere il riconoscimento (equivalenza) del proprio diploma o un'attestazione del livello (classificazione del diploma estero secondo i corrispondenti livelli di formazione svizzeri) (art. 15 LPMed). In questo modo si garantisce che tutti i medici e gli ottici che eseguono l'esame sommario della vista cui si sottopongono i conducenti di veicoli a motore abbiano una formazione comparabile (garanzia della qualità).

Per motivi di sistematica, gli ultimi due periodi della disposizione in vigore sono stati integrati nel capoverso 2.

Cpv. 2

Secondo il diritto in vigore, chi presenta domanda per una licenza di condurre di una categoria professionale deve sottoporsi anche a un esame per controllare lo strabismo e la pupillomotricità. Nella nuova disposizione si è deciso di rinunciare a questi esami per le ragioni illustrate qui di seguito.

Lo strabismo è problematico soltanto per le attività che richiedono la messa a fuoco da vicino. Quando si è alla guida di un veicolo, lo strabismo può quindi incidere soltanto nel campo visivo che si estende fino al cofano, dopodiché entra in gioco la visione tridimensionale; in altre parole, lo strabismo non è un'anomalia della funzione visiva rilevante nell'ottica della circolazione stradale.

Durante l'esame della pupillomotricità viene verificato se il grado di restrizione (miosi) o dilatazione (midriasi) della pupilla è eccessivo. L'autorità cantonale convoca gli autisti di professione a un esame svolto da un medico con apposita formazione prima che venga rilasciata loro una licenza per allievo conducente, una licenza di condurre o un permesso per il trasporto professionale di persone (cfr. art.11a cpv. 1 lett. a e b AP OAC). Durante questo esame vengono tra l'altro individuati i problemi di salute all'origine di una miosi o una midriasi. La lettera b del capoverso 2 in vigore contiene pertanto una disposizione superflua che può essere stralciata in sede di revisione.

Cpv. 3

Si specifica che il termine di riferimento per l'esame della vista è il momento della presentazione della domanda per il rilascio di una licenza.

Art. 11

Cpv. 2^{bis}

Il modulo riportato nell'allegato 3 dell'ordinanza in vigore non risponde alle esigenze riscontrate nella prassi laddove all'autorità cantonale debba essere comunicato unicamente il risultato dell'esame oftalmologico. Viene quindi introdotto un modulo a parte.

Cpv. 4

Rispetto al diritto in vigore, la disposizione in oggetto prevede che lo psicologo del traffico che redige la perizia sia munito di un'apposita autorizzazione cantonale.

Viene inoltre precisato che il termine di riferimento per il rilascio della perizia è il momento della presentazione della domanda.

Art. 11a

Viene ora definito chiaramente chi è autorizzato a svolgere gli esami in questione.

Rubrica

In futuro, qualsiasi medico munito di autorizzazione per eseguire esami medici in materia di circolazione stradale potrà fungere da «medico di fiducia» dell'autorità cantonale. Il termine «medico di fiducia», tuttavia, non comparirà più nella rubrica di questo articolo né in quella dell'articolo 27 AP OAC. Non verrà inoltre più impiegato il termine, troppo vago, di «istituto incaricato degli esami speciali».

Cpv. 1

Gli autisti di professione devono sottoporsi a una visita eseguita da un medico che possiede almeno l'autorizzazione di livello 2.

Cpv. 2

Nel caso di candidati a una licenza di condurre o a una licenza per allievo conducente appartenente a una categoria non professionale che sono affetti da un'infermità fisica o che hanno compiuto 65 anni, la visita deve essere eseguita da un medico che possiede almeno l'autorizzazione di livello 3. Per eseguire queste visite sono infatti necessarie conoscenze più approfondite in materia di medicina del traffico rispetto a quelle che si richiedono per visitare candidati più giovani e senza infermità fisiche.

Cpv. 3

Nel modulo attualmente usato per notificare il risultato della visita all'autorità cantonale (all. 3 OAC) il medico che ha eseguito la visita deve semplicemente indicare se il paziente è idoneo alla guida (eventualmente a determinate condizioni). Nel nuovo capoverso 3 si prevede invece espressamente la possibilità di raccomandare all'autorità cantonale (mediante il modulo dell'all. 3 n. 2 AP OAC) che la valutazione finale venga fatta da un medico con un'autorizzazione di livello 3 o 4. Si intende così ridurre il rischio che il medico che esegue la visita si veda costretto a formulare una raccomandazione definitiva sull'idoneità alla guida laddove il suo parere possa essere influenzato per esempio da un rapporto medico-paziente di lunga durata oppure il risultato delle visite non sia concludente.

Cpv. 4

Servendosi del modulo riportato nell'allegato 3, il medico che ha eseguito la visita comunica all'autorità cantonale se la persona in questione è «idonea alla guida», «idonea alla guida a determinate condizioni» oppure «non idonea alla guida». Nel secondo caso, l'autorità cantonale deve sapere se, e con quali mezzi, sia necessario far verificare da un medico la conformità con le condizioni iscritte nella licenza. Occorre inoltre precisare quando la persona in questione deve sottoporsi a un eventuale controllo complementare affinché non vi siano dubbi sull'intervallo temporale che deve intercorrere tra il rapporto intermedio e la visita di controllo complementare. Esempi: il risultato della visita complementare dev'essere presentato insieme al rapporto intermedio oppure il rapporto intermedio dev'essere presentato dopo sei mesi e la visita di controllo complementare va eseguita dopo un anno.

I mezzi con cui un medico deve verificare l'osservanza delle condizioni raccomandate nel primo rapporto intermedio o dopo la visita di controllo complementare si desumono dal modulo riportato nell'allegato 3 (Risultato dell'esame di verifica dell'idoneità alla guida, n. 6) e non è pertanto necessario specificarli nel capoverso 4.

Sebbene, in linea di massima, il medico di fiducia non sia autorizzato a comunicare a un'autorità ufficiale alcun dato medico su un paziente (rapporto intermedio) perché vincolato dal segreto professionale, può comunque essere tenuto a dichiarare se una persona è o meno idonea alla guida. Qualsiasi altra informazione può invece essere trasmessa soltanto previa autorizzazione della persona interessata. All'interno del campo d'applicazione della legislazione stradale si può tuttavia supporre che il titolare della licenza abbia acconsentito alla trasmissione dei propri dati medici, dato che si attiene in tutta libertà alle fasi della procedura prescritte per il rilascio della licenza di condurre o del permesso per il trasporto professionale di persone (p. es. rapporto intermedio).

Cpv. 5

Il termine «epilettici» è ormai obsoleto ed è stato quindi modificato. Poiché, inoltre, non esistono dei cosiddetti «medici specialisti in epilessia», occorre adeguare anche questa espressione.

Nella pratica, viene di norma impiegato un modulo della Lega Svizzera contro l'Epilessia. Nel rapporto medico dovrebbero pertanto figurare tutte le parti riportate in questo modulo.

Art. 11a^{bis}

L'articolo 25 capoverso 3 lettera e LCStr (nella versione del 15 giugno 2012) prevede che il Consiglio federale disciplini la procedura da seguire in caso di dubbi sull'idoneità alla guida.

Art. 11a^{ter}

Per i candidati a una licenza per allievo conducente, a una licenza di condurre o a un permesso per il trasporto professionale di persone le conseguenze di un risultato negativo delle visite di cui all'articolo 11a possono avere un'incidenza non trascurabile. Nel caso peggiore (dal loro punto di vista), non saranno autorizzati a condurre veicoli a motore. Per questa ragione, deve essere data loro la possibilità, se lo richiedono, di sottoporsi a una visita complementare per ottenere il parere di un secondo medico. La stessa regola si applica se una persona contesta il risultato dell'esame medico periodico in materia di circolazione stradale (art. 27^{ter} cpv. 1 AP OAC).

Art. 11b**Cpv. 1 lett. a, b e c**

In linea di massima (lett. a e c), ogni qualvolta sussistano dubbi sull'idoneità alla guida di una persona, occorre dapprima ordinare una visita medica. Il medico incaricato di eseguire la visita valuta la rilevanza che la malattia individuata riveste sotto il profilo della medicina del traffico e stabilisce se raccomandare all'autorità cantonale di procedere ad ulteriori accertamenti (p. es. esame psicologico in materia di circolazione stradale, corsa di controllo o esame funzionale) prima di prendere la decisione definitiva sull'idoneità alla guida del conducente in questione.

Fanno eccezione i casi (lett. b) in cui, manifestando sin da subito un problema di natura caratteriale, la persona esaminata può essere invitata a consultare direttamente uno psicologo del traffico riconosciuto dall'autorità cantonale, ossia in possesso di un'autorizzazione secondo l'articolo 52 AP OAC.

L'aggettivo «medica», aggiunto nella disposizione della lettera a, comprende anche l'«attitudine psichica» che, nel diritto vigente, è erroneamente disciplinata alla lettera b.

Essendo quindi inclusa nel concetto di «idoneità medica», l'espressione «attitudine psichica» nell'attuale lettera b può essere stralciata. Lo stesso ragionamento si applica all'espressione «visita psichiatrica» (attuale lett. b), anch'essa stralciata.

Cpv. 1 lett. d

La modifica introdotta è di natura puramente formale ed è motivata dalla revisione del 19 dicembre 2008¹ del Codice civile svizzero, entrata in vigore il 1° gennaio 2013. La revisione ha introdotto la curatela quale unico istituto giuridico applicabile alle persone maggiorenni, in sostituzione delle misure tutelari precedentemente in vigore (ossia la tutela, l'assistenza legale e la curatela). Nel caso di minorenni, viene mantenuto l'istituto della tutela anche nel nuovo diritto. All'«interdizione» è inoltre subentrata la «curatela generale»².

Cpv. 2

Modifica di natura puramente formale (cfr. commento alla rubrica dell'art. 11a AP OAC).

Art. 11c cpv. 3

Poiché l'espressione tedesca «medizinische [...] Gutachten», impiegata nel diritto vigente, è troppo vaga, nella nuova disposizione viene precisato chi redige le perizie in oggetto (nella versione italiana, gli autori delle perizie erano già esplicitati e viene quindi semplicemente aggiunto che i medici in questione devono possedere l'autorizzazione di livello 1-4). Oltre alle perizie occorre inoltre menzionare i rapporti medici (cfr. art. 11a cpv. 2^{bis} AP OAC: «rapporto intermedio» e art. 11a cpv. 5 AP OAC: «rapporto [...] di uno specialista con titolo di perfezionamento in neurologia»).

Per coerenza lessicale all'interno del testo, nella versione tedesca occorre inoltre sostituire l'aggettivo «verkehrspsychologische» con il sostantivo «Verkehrspsychologen», esplicitando cioè anche in questo caso chi redige le perizie di psicologia del traffico.

In futuro l'autorità cantonale designerà l'istituto incaricato di svolgere gli accertamenti rilasciando l'autorizzazione di livello 1, 2, 3 o 4 (per eseguire gli esami medici in materia di circolazione stradale

¹ <http://www.admin.ch/ch/i/as/2011/725.pdf>.

² Messaggio del 28 giugno 2006 concernente la modifica del Codice civile svizzero (Protezione degli adulti, diritto delle persone e diritto della filiazione): <http://www.admin.ch/ch/i/ff/2006/6391.pdf>.

finalizzati a verificare l'idoneità alla guida) o l'autorizzazione di cui all'articolo 52 AP OAC (per eseguire gli esami psicologici in materia di circolazione stradale finalizzati a verificare l'idoneità alla guida). L'espressione «istituto designato ufficialmente» va adeguata di conseguenza.

Le perizie e i rapporti saranno riconosciuti soltanto se non risalgono a più di tre mesi prima. Questo termine temporale è modificato per uniformità con l'articolo 11 capoverso 4 OAC (domanda di una licenza per allievo presentata dopo l'annullamento della licenza di condurre in prova).

Art. 24b

Cpv. 1

Poiché tutti i corsi di formazione frequentati sono oggi registrati nel sistema SARI (sistema per l'amministrazione, la registrazione e l'informazione) dell'Associazione dei servizi della circolazione, alcuni Cantoni evitano di inviare il modulo di cui all'allegato 4a in cui viene attestata la partecipazione alla formazione complementare. Nel terzo periodo (nuovo) della disposizione in oggetto si tiene conto della prassi diffusasi; i Cantoni vengono comunque lasciati liberi di scegliere se inviare o meno l'attestato servendosi dell'apposito modulo.

Cpv. 2

Conformemente al diritto vigente, i titolari di una licenza di condurre in prova che non hanno frequentato la formazione complementare durante il periodo di prova sono tenuti a recuperare tale formazione entro tre mesi. Una volta scaduto questo termine, la formazione complementare può essere recuperata soltanto se l'Ufficio federale delle strade (USTRA) autorizza una deroga alla pertinente disposizione legale (art. 150 cpv. 6 OAC).

Dall'esperienza maturata è tuttavia emerso che il termine di tre mesi è troppo breve e l'USTRA può prorogarlo soltanto in casi di rigore estremi, ossia se la mancata frequentazione della formazione complementare non dipende dal titolare della licenza (p. es. in caso di malattia prolungata, ferite gravi o lungo soggiorno di studio all'estero) oppure se la nuova formazione e il relativo esame creano disagi eccessivi alla persona in questione (p. es. impossibilità di superare l'esame teorico a causa di conoscenze linguistiche insufficienti). Non consentire a qualcuno di recuperare la formazione complementare può avere conseguenze di rilievo, come l'esclusione dal traffico motorizzato privato per un periodo prolungato pur non avendo commesso alcuna infrazione. Sotto il profilo della sicurezza stradale, una simile severità non è necessaria, dato che i neoconducenti non possono comunque guidare finché non hanno recuperato la formazione complementare. Per questa ragione, si propone di estendere a due anni il termine «ordinario», il che consentirebbe di evitare numerosi casi di rigore non necessari e, a volte, difficili da dimostrare.

Art. 24f cpv. 2 terzo periodo

L'espressione, troppo vaga, «di norma» viene sostituita con il rinvio, più preciso, alla riserva dall'articolo 24h capoverso 2 AP OAC.

Art. 24g cpv. 2

In seguito all'entrata in vigore, il 1° settembre 2009, dell'ordinanza sull'ammissione degli autisti (OAut; RS 741.521), la formazione minima dei conducenti di autocarri è stata sostituita con l'esame per ottenere il certificato di capacità per il trasporto di merci. Da allora l'obbligo di portare con sé il certificato di capacità è disciplinato nell'articolo 10 capoverso 4 della legge federale sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01). Essendo divenuto privo di oggetto, il secondo capoverso dell'articolo 24g può quindi essere abrogato.

Art. 24h

Le licenze di condurre hanno di norma una validità illimitata. Il Consiglio federale può tuttavia prevedere eccezioni applicabili alle persone domiciliate all'estero (art. 15c cpv. 1 e 2 LCStr nella versione del 15 giugno 2012). Si propone pertanto che il Consiglio federale faccia uso di questa competenza nell'articolo in oggetto.

Cpv. 1

Gli autisti di professione domiciliati all'estero che guidano veicoli a motore immatricolati in Svizzera devono sottoporsi a esami medici periodici in materia di circolazione stradale. In mancanza di un domicilio in Svizzera, tuttavia, non è sempre semplice far pervenire la convocazione agli esami periodici, il che significa che, nella prassi, l'accertamento medico non è eseguito sistematicamente. Considerata tuttavia l'importanza, in termini di sicurezza stradale, di verificare a intervalli regolari l'idoneità alla guida degli autisti di professione, i Cantoni devono avere la facoltà di richiedere che, in caso di persone domiciliate all'estero, la licenza di condurre abbia una validità limitata. In questo modo sarà l'autista stesso a doversi assicurare di sottoporsi per tempo agli esami prescritti per non perdere la propria licenza.

Cpv. 2 e 3

In alcuni Paesi gli immigrati non possono ottenere una licenza di condurre nazionale semplicemente scambiandola con la propria. Vengono tuttavia autorizzati a impiegare la licenza del Paese d'origine. Se quest'ultima va persa o viene distrutta, il titolare resta privo di licenza di condurre. Poiché, spesso, l'attestato dell'autorizzazione a condurre ottenuta in Svizzera, rilasciato dall'autorità d'ammissione del Cantone di domicilio, non viene riconosciuto all'estero, occorre consentire al Cantone in questione di rilasciare una licenza di condurre di validità limitata.

Titolo prima dell'art. 26 e art. 27 cpv. 1, frase introduttiva

Conformemente alle lettere e ed f dell'articolo 25 capoverso 3 LCStr (nella versione del 15 giugno 2012), il Consiglio federale può emanare prescrizioni sulle modalità di svolgimento dell'«esame di verifica dell'idoneità alla guida». Per ragioni di ordine formale, l'espressione «visita di controllo» è pertanto sostituita con «esami di verifica periodici».

Art. 27Cpv. 1 lett. a e b

Modifiche di ordine redazionale.

Cpv. 1 lett. c

Nella prassi, i conducenti di veicoli a motore sono tenuti a farsi visitare dal medico di fiducia designato dall'autorità cantonale non soltanto «dopo gravi ferite dovute a incidenti o dopo gravi malattie», ma anche se tali ferite o malattie non sono ancora guarite. L'interpretazione letterale della formulazione impiegata nel diritto vigente può invece lasciare intendere che i conducenti che soffrono ancora di tali ferite o malattie non sono tenuti a sottoporsi agli esami medici periodici in materia di circolazione stradale. Di qui la necessità di precisare la disposizione della lettera c.

Cpv. 2

Attualmente le autorità cantonali possono affidare l'esecuzione degli esami periodici dei conducenti che hanno compiuto 70 anni al medico di fiducia (medico ufficiale) oppure al medico curante (medico di famiglia). In futuro, questa distinzione non sarà più rilevante; il fattore determinante sarà costituito dal fatto che gli esami medici periodici in materia di circolazione stradale vengano eseguiti, ovunque in Svizzera, sulla base di criteri oggettivi e standardizzati e da specialisti che hanno ricevuto una formazione idonea (medici con almeno l'autorizzazione di livello 1; cfr. art. 47 cpv. 2 lett. a in combinato disposto con l'art. 48 cpv. 1 AP OAC). Per fare in modo che i medici di famiglia non debbano trovarsi ad affrontare conflitti d'interesse, occorrerà istituire reparti specializzati incaricati di effettuare un secondo esame (con medici aventi almeno un'autorizzazione di livello 3). In caso di dubbi sull'idoneità alla guida della persona visitata, il medico di famiglia avrebbe quindi la possibilità, in qualsiasi Cantone egli eserciti, di far effettuare un secondo esame presso uno di questi reparti (art. 27^{bis} cpv. 1 AP OAC e art. 47 cpv. 2 lett. c n. 4 in combinato disposto con l'art. 48 cpv. 3 AP OAC).

Gli esami medici periodici in materia di circolazione stradale (di conducenti di veicoli a motore che soffrono o hanno sofferto di gravi ferite dovute a incidenti o di malattie gravi) potranno comunque continuare ad essere affidati al medico curante, a condizione però che quest'ultimo possieda almeno un'autorizzazione di livello 3 (art. 47 cpv. 2 lett. c n. 3 in combinato disposto con l'art. 48 cpv. 3 AP OAC).

Cpv. 3 lett. a

In applicazione dell'articolo 15c capoverso 3 LCStr (nella versione del 15 giugno 2012), l'autorità cantonale può limitare la durata di validità delle licenze di condurre se l'idoneità alla guida di una persona è pregiudicata e deve quindi essere controllata a scadenze più ravvicinate. Con la disposizione in oggetto si propone che l'autorità cantonale faccia uso della competenza attribuitale soltanto nei casi in cui non vi è alcuna garanzia che il titolare della licenza si sottoponga volontariamente ai controlli più frequenti.

Cpv. 3 lett. b

Rispetto al diritto in vigore, viene precisato che, «in altri casi», l'autorità cantonale non può ordinare esami medici periodici in materia di circolazione stradale a propria discrezione, ma unicamente quando ciò sia giustificato da motivi (non elencati nel cpv. 1) oggettivi. Un esempio d'applicazione basato sulla prassi è il caso in cui l'autorità cantonale dispone che, sulla base della comunicazione del medico (rapporto intermedio secondo l'all. 3 n. 6), il titolare ultrasettantenne di una licenza di condurre debba sottoporsi al successivo esame periodico in materia di circolazione stradale prima del termine ordinario sancito nella OAC.

Cpv. 4

Modifica dovuta all'introduzione di nuovi moduli (cfr. commenti agli allegati 2 e 2a).

Cpv. 5

La novità consiste nel fatto che il risultato dell'esame oftalmologico va comunicato mediante un modulo secondo l'allegato 3a. Si intende cioè evitare che tutte le persone che devono sottoporsi all'esame della vista siano costrette a consultare un oftalmologo. Se, per esempio, il medico curante possiede un'autorizzazione cantonale per eseguire gli esami di verifica dell'idoneità alla guida, durante la visita controllerà anche l'acuità visiva del paziente e riporterà la sua valutazione in un modulo secondo l'allegato 3. Qualora, tuttavia, ritenesse che il risultato del suo esame non è concludente e fosse quindi necessaria una visita presso un oftalmologo, il risultato della visita presso l'oftalmologo dovrà essere notificato mediante un modulo secondo l'allegato 3a.

Cpv. 6

Viene precisato che la portata di un esame medico in materia di circolazione del traffico può essere limitata o estesa.

Viene inoltre apportata una modifica dovuta all'introduzione di nuovi moduli (cfr. commenti agli allegati 2, 2a e 3).

Cpv. 7

Questo capoverso, invariato, viene riportato unicamente per ragioni di completezza.

Art. 27^{bis}Cpv. 1

Gli esami di verifica concernono per lo più i titolari di licenze di condurre a partire dal 70° anno di età. Per i casi in cui l'esame non consenta di giungere a un risultato concludente circa l'idoneità alla guida o in cui il medico che ha eseguito l'esame preferisca non comunicarne personalmente l'esito negativo al paziente (perché, p. es. lo ha in cura da numerosi anni), si propone di prevedere la possibilità di fare eseguire un secondo esame da un medico che possiede l'autorizzazione di livello 3.

Cpv.2

Questo capoverso disciplina la procedura da seguire nei casi non contemplati nell'articolo 1 (persone che hanno compiuto 70 anni), se il risultato dell'esame di verifica non è concludente.

Cpv. 3

Se, anche dopo quanto previsto ai capoversi 1 e 2, permangono dubbi circa l'idoneità alla guida, l'autorità cantonale deve ordinare un esame medico in materia di circolazione stradale eseguito da un medico con il titolo di «medico del traffico SSML».

Cpv. 4 e 5

Si rinvia al commento all'articolo 11a^{bis} capoversi 2 e 3 AP OAC.

Art. 27^{ter}

Cpv. 1 e 2

Il risultato dell'esame di verifica dell'idoneità alla guida può avere conseguenze importanti per il titolare della licenza di condurre; nel peggiore dei casi, un risultato negativo significherebbe infatti non poter più condurre un veicolo a motore. In caso di disaccordo con il risultato di un esame periodico in materia di circolazione stradale, il titolare della licenza deve pertanto avere la possibilità di farsi esaminare da un medico che possieda un livello di formazione superiore oppure di richiedere una superperizia.

Art. 27^{quater}

Cpv. 1

La prassi, ormai consolidata, che viene adottata nel caso di persone affette da infermità fisiche è quella di cercare di preservare, nel limite del possibile, la loro mobilità. A tal fine, l'autorità cantonale può, per esempio, autorizzare tutta una serie di adattamenti tecnici (anche ingenti) del veicolo a motore. In virtù dei principi generali del diritto amministrativo, questo stesso margine d'azione potrebbe essere sfruttato anche in presenza di altri deficit clinici, ma all'atto pratico molti Cantoni non ne fanno uso. Si propone pertanto di menzionare la possibilità di cui dispone il titolare della licenza di far verificare le limitazioni di cui al capoverso 2 come alternativa alla soppressione dell'autorizzazione a condurre. La verifica sarà effettuata soltanto dietro presentazione di un certificato favorevole rilasciato da un medico che possiede l'autorizzazione di livello 3.

Cpv. 2

Questa disposizione consente alle autorità cantonali di rilasciare licenze di condurre in cui sono iscritte le limitazioni giudicate più opportune per la persona in esame.

Sono ammesse limitazioni:

- geografiche (p. es. permesso di guidare soltanto in un dato percorso o una data zona);
- temporali (p. es. divieto di guidare la notte);
- relative a determinati tipi di strade quali strade principali o secondarie (p. es. divieto di guidare in autostrada);
- relative a determinati tipi di veicoli (p. es. soltanto veicoli il cui genere di costruzione permette velocità massime di 45 km/h);
- relative a veicoli adattati o attrezzati in modo personalizzato (p. es. soltanto veicoli con cambio automatico, telecamera per la retromarcia, assistente alla frenata, ecc.).

Titolo prima dell'art. 28

Il numero 131 contempla ora anche gli esami di verifica dell'idoneità alla guida secondo l'articolo 15d capoverso 1 LCStr (nella versione del 15 giugno 2012).

Art. 29 cpv. 1

Il diritto vigente prevede la possibilità di ordinare una corsa di controllo non solo in caso di dubbi circa le attitudini fisiche o psichiche necessarie per guidare un veicolo, ma anche per verificare se un conducente conosce e sa applicare le norme della circolazione (p. es. qualora un conducente presentasse domanda di conversione della licenza di condurre straniera [art. 42 cpv. 3^{bis} OAC]).

Nell'articolo 14 LCStr (versione del 15 giugno 2012) è stata introdotta la definizione del concetto di idoneità alla guida (cpv. 2) e di capacità di condurre (cpv. 3). Se si mantenesse, come nel diritto vigente, soltanto l'espressione «idoneità alla guida» si potrebbe lasciare intendere, a torto, che la corsa di controllo può essere ordinata soltanto in caso di dubbi sull'idoneità alla guida.

La revisione offre inoltre l'opportunità di chiarire:

- che le corse di controllo in oggetto sono ordinate dall'autorità cantonale ed effettuate con un esperto della circolazione; e
- a quali condizioni l'autorità cantonale può ordinare che la corsa sia effettuata con l'accompagnamento di un medico.

Art. 29a

Cpv. 1 lett. a e b

L'articolo 29a precisa le disposizioni dell'articolo 15d capoverso 1 LCStr nella versione del 15 giugno 2012. Quest'ultimo prevede che possono sussistere dubbi sull'idoneità alla guida di una persona in caso di:

- guida in stato di ebbrietà con una concentrazione di alcol nel sangue pari o superiore all'1,6 per mille;
- guida sotto l'influsso di stupefacenti che compromettono seriamente la capacità di condurre o che comportano un elevato rischio di dipendenza;
- violazioni delle norme della circolazione facenti desumere mancanza di rispetto nei confronti degli altri utenti della strada;
- comunicazioni di un ufficio cantonale AI o di un medico attestante disturbi fisici o psichici che compromettono l'idoneità alla guida.

Per quanto riguarda la guida in stato di ebbrietà con una concentrazione di alcol nel sangue pari o superiore all'1,6 per mille, l'articolo 15d capoverso 1 LCStr (versione del 15 giugno 2012) prevede che il conducente sia sottoposto a un esame di verifica dell'idoneità alla guida. Poiché in questi casi è sempre necessario redigere una perizia, gli specialisti del settore propongono che gli esami di verifica siano eseguiti soltanto da medici che possiedono l'autorizzazione di livello 4 (art. 29a cpv.1 lett. a AP OAC).

La Società Svizzera di Medicina Legale ha confermato per scritto all'USTRA che, dal 1° gennaio 2014, vi saranno abbastanza medici in possesso di questo tipo di autorizzazione; non è dunque necessario prevedere una disposizione transitoria.

Cpv. 2

Questa disposizione disciplina la procedura da seguire qualora i dubbi sull'idoneità alla guida fossero associati a questioni attinenti tanto alla medicina quanto alla psicologia del traffico.

Art. 29b

Le autorità cantonali non sono autorizzate a dare seguito a segnalazioni anonime (cpv. 1). Sono considerate credibili soltanto le segnalazioni inviate da persone che si identificano e sono quindi pronte ad assumere la responsabilità di quanto segnalato. Poiché soltanto i conducenti idonei alla guida dovrebbero essere autorizzati a circolare (art. 14 cpv. 1 e 2 LCStr), l'autorità cantonale deve assicurarsi che tale idoneità sussista. A meno che non disponga di un rapporto del medico curante, l'autorità cantonale dovrà quindi ordinare che un medico con un'autorizzazione di cui all'articolo 47 capoverso 2 AP OAC esegua un esame in materia di circolazione stradale.

Art. 42 cpv. 2

La modifica apportata a questa disposizione serve a chiarire la prassi corrente.

Secondo il diritto vigente, la licenza di condurre straniera, nazionale o internazionale, autorizza il rispettivo titolare a condurre in Svizzera tutte le categorie di veicoli per le quali la licenza è rilasciata. Nella prassi, questa formulazione può creare problemi se, per esempio, una licenza straniera è stata rilasciata unicamente per la categoria B, ma secondo il diritto straniero tale categoria contempla anche l'autorizzazione a condurre altre categorie di veicoli (p. es. motoveicoli della sottocategoria A1). In caso di un controllo della circolazione, non ci si può aspettare che la polizia sia al corrente di tutte le autorizzazioni contemplate nella licenza di condurre secondo il diritto del Paese che l'ha rilasciata. È quindi importante specificare che soltanto le autorizzazioni a condurre riportate espressamente (o mediante codice UE armonizzato) sulla licenza straniera sono considerate valide e consentono quindi di condurre un veicolo a motore in Svizzera.

Art. 47

L'articolo 25 capoverso 3 lettera f LCStr (nella versione del 15 giugno 2012) prevede che il Consiglio federale emani prescrizioni circa i requisiti minimi per le persone che svolgono gli esami di verifica dell'idoneità alla guida.

Cpv. 1

Secondo questa nuova disposizione, possono eseguire esami medici di verifica dell'idoneità alla guida soltanto i medici che, dopo aver seguito uno specifico corso di aggiornamento, hanno ottenuto la pertinente autorizzazione dall'autorità cantonale. I corsi di aggiornamento sono strutturati per moduli: per passare a un livello di autorizzazione superiore occorre aver ottenuto l'autorizzazione di livello inferiore (cfr. art 48 cpv. 2 lett. a e art. 48 cpv. 3 lett. a AP OAC). Viceversa, un medico con un livello di autorizzazione superiore può eseguire tutti gli esami per i quali è necessaria un'autorizzazione di livello inferiore.

Cpv. 2 lett. a

I medici che possiedono l'autorizzazione di livello 1 possono eseguire gli esami periodici in materia di circolazione stradale cui devono sottoporsi i titolari di una licenza di condurre che hanno compiuto 70 anni. In ragione del loro titolo di formazione o di perfezionamento (art. 48 cpv. 1 lett. a AP OAC), questi medici sono in grado di individuare la presenza di eventuali malattie. Sono poi chiamati a decidere se la malattia diagnosticata pregiudica la capacità di guidare con sicurezza un veicolo a motore. Nel quadro di un corso d'aggiornamento ad hoc solitamente di un giorno (art. 48 cpv. 1 lett. b AP OAC), i medici in questione possono acquisire le conoscenze specifiche in materia di medicina del traffico necessarie ad assolvere la mansione loro affidata (in particolare: conoscenza delle principali limitazioni che incidono sulla capacità di guidare di un ultrasettantenne; abilità di valutare l'idoneità alla guida di un conducente sulla scorta dei requisiti minimi definiti nell'allegato 1 AP OAC per il 1° gruppo medico; conoscenza delle principali procedure amministrative e capacità di compilare correttamente i moduli di cui agli allegati 2 e 3).

Cpv 2 lett. b

I medici che possiedono l'autorizzazione di livello 2 possono eseguire la prima visita dei candidati alla licenza per allievo conducente o a una licenza di una categoria professionale (autobus, furgoncini, taxi e autocarri) e gli esami periodici in materia di circolazione stradale dei titolari di queste categorie di licenze. I medici in questione devono vantare almeno solide conoscenze delle basi giuridiche pertinenti³ e conoscenze di base approfondite in campo di medicina del traffico⁴. Per acquisire tali conoscenze, possono seguire un corso d'aggiornamento di, in generale, due giorni (art. 48 cpv. 2 lett. b AP OAC).

Cpv. 2 lett. c

I medici che possiedono l'autorizzazione di livello 3 possono eseguire, nell'ambito della prima visita, esami semplici in materia di circolazione stradale che presuppongono però la stesura di una perizia. Possono inoltre eseguire le seconde visite, nel caso in cui la visita eseguita da un medico che possiede un'autorizzazione di livello inferiore non abbia fornito risultati concludenti sull'idoneità alla guida del conducente oppure se il medico con l'autorizzazione di livello inferiore desidera far convalidare quanto accertato da un'istanza superiore.

Cpv. 2 lett. d

I medici con l'autorizzazione di livello 4 sono chiamati a confrontarsi con questioni complesse inerenti alla medicina del traffico (p. es. incidente causato dalla perdita dello stato di coscienza legata a motivi non immediatamente spiegabili oppure esito non chiaro della prima visita eseguita da un medico con un'autorizzazione di livello inferiore). Questi medici devono pertanto saper affrontare tutti gli aspetti

³ In particolare: requisiti medici minimi definiti nell'allegato 1 AP OAC per il 2° gruppo medico; conoscenza delle principali procedure amministrative; capacità di compilare correttamente i moduli di cui agli allegati 2a e 3.

⁴ In particolare: abilità di valutare l'idoneità alla guida di un conducente sulla scorta dei requisiti minimi definiti nell'allegato 1 AP OAC per il 2° gruppo medico; capacità di riconoscere la presenza di una potenziale dipendenza da alcol, droghe illegali o medicinali; capacità di individuare la necessità di procedere ad accertamenti supplementari.

della medicina del traffico: verifiche dell'idoneità alla guida e della capacità di condurre; verifiche supplementari (p. es. corsa di controllo con l'accompagnamento di un medico, perizie integrative, seconde perizie, superperizie di medicina del traffico).

Nell'espressione «tutti gli esami e le perizie in materia di circolazione stradale» sono contemplate anche le seconde visite, nella misura in cui il risultato della visita eseguita da un medico con l'autorizzazione di livello 3 non sia concludente.

L'autorizzazione di livello 4 va rilasciata soltanto a medici che possiedono il titolo di «medico del traffico SSML» (art. 48 cpv. 4 AP OAC). Le conoscenze e capacità necessarie per ottenere questo titolo presuppongono la specializzazione in un settore rilevante per la medicina del traffico (medicina legale, medicina interna, medicina generale, psichiatria, psicoterapia, medicina del lavoro, neurologia o titolo di medico generico FMH), nonché una formazione complementare teorica e pratica. Le basi teoriche sono oggetto di quattro moduli di formazione della durata di un giorno-un giorno e mezzo ciascuno. Il know how pratico viene acquisito durante due anni di servizio presso un istituto di medicina del traffico. Il titolo di «medico del traffico SSML» viene conferito al superamento di un esame riconosciuto.

Cpv. 3

Questa disposizione sancisce un'eccezione all'obbligo dell'autorizzazione.

Art. 48

Cpv. 1 – 4

Si rinvia al commento all'articolo 47 capoverso 2.

Cpv. 5

La riserva definita in questo capoverso conferisce all'USTRA la facoltà di decidere se i moduli di aggiornamento in medicina del traffico della SSML per medici di famiglia e medici di fiducia possano continuare a essere considerati un requisito per il rilascio di un'autorizzazione dei livelli 1–3 anche nel caso in cui vengano modificati. L'autorizzazione di livello 4 può essere rilasciata senza che sia necessario frequentare tali moduli dato che, per ottenerla, il medico in questione deve possedere il titolo di «medico del traffico SSML».

Art. 49

Cpv. 1

La presente disposizione definisce l'autorità competente per il rilascio delle autorizzazioni; essa tiene conto della situazione delle persone domiciliate all'estero che ottengono un'abilitazione a maestro conducente in Svizzera. Conformemente all'articolo 6 capoverso 2 dell'ordinanza sui maestri conducenti (OMaEC; RS 741.522), queste persone ricevono l'abilitazione dall'autorità del Cantone nel quale esse svolgono prevalentemente la loro attività.

Cpv. 2

L'autorizzazione è rilasciata per una durata limitata per garantire che il titolare si aggiorni a intervalli regolari (cfr. art. 50 AP OAC).

Poiché l'autorizzazione è valida in tutta la Svizzera, per eseguire esami medici di verifica dell'idoneità alla guida in un Cantone diverso da quello in cui è stata rilasciata l'autorizzazione, il medico in questione non ha bisogno di presentare una nuova domanda di autorizzazione anche in questo Cantone.

Art. 50

Questo articolo disciplina i corsi di aggiornamento che un medico è tenuto a frequentare per ottenere la proroga dell'autorizzazione a eseguire gli esami di verifica dell'idoneità alla guida.

Art. 51

L'età massima di 70 anni è stata proposta dietro richiesta esplicita delle autorità cantonali.

Art. 52

L'articolo 25 capoverso 3 lettera f LCStr (nella versione del 15 giugno 2012) prevede che il Consiglio federale definisca i requisiti minimi cui è sottoposto chi esegue gli esami di verifica dell'idoneità alla guida.

Cpv. 1

In futuro, anche gli esami psicologici in materia di circolazione stradale finalizzati a verificare l'idoneità alla guida di un conducente dovranno essere eseguiti unicamente da psicologi che possiedono un'autorizzazione idonea.

Cpv. 2

Al fine di garantire la massima qualità degli esami di verifica dell'idoneità alla guida, l'autorizzazione sarà rilasciata soltanto agli psicologi del traffico che soddisfano i requisiti menzionati nella disposizione in oggetto.

Art. 53

Cpv. 1

La presente disposizione definisce l'autorità competente per il rilascio delle autorizzazioni; essa tiene conto della situazione di persone domiciliate all'estero che ottengono un'abilitazione a maestro conducente in Svizzera. Conformemente all'articolo 6 capoverso 2 OMaeC, queste persone ricevono l'abilitazione dall'autorità del Cantone nel quale esse svolgono prevalentemente la loro attività.

Cpv. 2

L'autorizzazione è rilasciata per una durata limitata per garantire che il titolare si aggiorni a intervalli regolari (cfr. art. 53 AP OAC).

Poiché l'autorizzazione è valida in tutta la Svizzera, per eseguire esami psicologici di verifica dell'idoneità alla guida in un Cantone diverso da quello in cui è stata rilasciata l'autorizzazione, uno psicologo del traffico non ha bisogno di presentare una nuova domanda di autorizzazione anche in questo Cantone.

Art. 54

Questo articolo disciplina i corsi di perfezionamento che uno psicologo del traffico è tenuto a frequentare per ottenere la proroga dell'autorizzazione a eseguire gli esami psicologici di verifica dell'idoneità alla guida.

Il fatto che gli psicologi del traffico possano frequentare anche un corso di aggiornamento riconosciuto come equivalente dalla VfV tiene conto dell'aspetto relativamente dinamico intrinseco alla psicologica del traffico. Il contenuto delle prescrizioni in materia di aggiornamento cui la FSP e la VfV si attengono è esattamente lo stesso; la FSP, tuttavia, adotta soltanto le prescrizioni della VfV che, dal suo punto di vista, riflettono di più le attese del mercato (p. es. requisiti stabiliti dalle autorità, stato delle più recenti conoscenze scientifiche e condizioni economiche). Adeguare di volta in volta i corsi di formazione postgraduale necessari per ottenere il titolo di «Psicologo/a specialista in psicologia del traffico FSP» implica un enorme dispendio di tempo e tutta una serie di complicazioni associate alle formalità da sbrigare, ragione per cui non può che comportare tempi molto lunghi.

Art. 55

L'età massima di 70 anni è stata proposta dietro richiesta esplicita delle autorità cantonali.

Art. 56

Le autorità cantonali sono chiamate a garantire determinati standard qualitativi. Com'è già il caso per la formazione in due fasi, il perfezionamento professionale dei maestri conducenti, degli autisti professionali e degli addetti al trasporto di merci pericolose, le autorità cantonali possono affidare questo compito a terzi. Nel caso specifico, l'hanno affidato all'Associazione dei servizi della circolazione (ASA).

Art. 151iCpv. 1

Questo capoverso contiene il diritto transitorio applicabile alle persone che non possiedono ancora una licenza per allievo conducente o una licenza di condurre.

Cpv. 2

La disposizione transitoria di questo capoverso si applica invece a chi ha già ottenuto una licenza di condurre in virtù della quale può svolgere corse non professionali e, ora, desidera ottenere autorizzazioni a condurre supplementari. Se l'autorizzazione a condurre in questione è una licenza di condurre di una categoria professionale oppure un permesso per il trasporto professionale di persone, il richiedente che inoltra la domanda dopo il 1° gennaio 2014 (incluso) deve soddisfare i requisiti medici minimi previsti nel nuovo diritto. Questa regola è giustificata dalla maggiore responsabilità di cui si fanno carico i conducenti professionali. Se, invece, il richiedente desidera ottenere un'altra licenza di una categoria non professionale, è sufficiente che soddisfi i requisiti medici minimi previsti nel diritto vigente, indipendentemente dalla data in cui presenta la domanda.

Cpv. 3

I requisiti medici minimi devono essere soddisfatti anche dopo il rilascio della licenza per allievo conducente, della licenza di condurre o del permesso per il trasporto professionale di persone. In questo capoverso è pertanto disciplinato il diritto transitorio applicabile a chi è già titolare di una licenza o di un permesso e che non presenta domanda per ottenere autorizzazioni a condurre supplementari. L'autorità cantonale può venire a conoscenza della non conformità con i requisiti medici minimi in due modi: dal risultato dell'esame medico, nel caso di conducenti che devono sottoporsi a un esame medico in materia di circolazione stradale secondo l'articolo 27 AP OAC, e, per gli altri conducenti, dalla notifica di un'infrazione alle prescrizioni sulla circolazione stradale, in seguito alla quale l'autorità richiede un accertamento dell'idoneità alla guida.

Il capoverso in oggetto ha soprattutto lo scopo di impedire che chi (magari da anni) conduce veicoli per ragioni professionali veda la propria fonte di sussistenza in pericolo (caso di rigore). Per questa ragione, i conducenti di veicoli che non soddisfano i requisiti più rigidi previsti nel nuovo diritto, ma che sono idonei alla guida secondo il diritto vigente, non saranno privati della propria autorizzazione a condurre.

Ciò non rappresenta alcun rischio in termini di sicurezza stradale perché l'autorità cantonale può rilasciare la licenza di condurre soltanto a chi non ha commesso infrazioni delle prescrizioni sulla circolazione stradale riconducibili alla non conformità con i requisiti previsti nel nuovo diritto.

Cpv. 4

Poiché, rispetto al diritto vigente (art. 11 c cpv. 3), la presente modifica di ordinanza (art. 11 c cpv. 3 AP OAC) prevede un termine più breve entro cui le perizie di un medico o di uno psicologo del traffico devono essere riconosciute, la disposizione transitoria in oggetto consente di garantire che le perizie e i rapporti redatti secondo il diritto vigente continuino a essere valide per un anno.

Cpv. 5

Questa disposizione transitoria si applica ai medici che, prima dell'entrata in vigore della presente modifica di ordinanza, eseguivano esami medici di verifica dell'idoneità alla guida per i quali, con l'entrata in vigore di questa modifica, sarà necessaria un'autorizzazione (di livello 1, 2, 3 o 4).

Cpv. 6

Gli psicologi del traffico che, all'entrata in vigore della presente modifica di ordinanza, sono autorizzati a redigere e sottoscrivere personalmente perizie non hanno bisogno di ulteriori qualifiche per ottenere l'autorizzazione di cui all'articolo 52 AP OAC.

Cpv. 7

Viene qui disciplinato il diritto transitorio applicabile agli psicologi del traffico che, all'entrata in vigore della presente modifica di ordinanza, sono autorizzati a redigere personalmente perizie, ma non a sottoscriverle. Non avendo il livello di formazione necessario, devono infatti far revisionare le proprie perizie da uno psicologo del traffico con più esperienza.

Allegato 1

In generale

All'attuale suddivisione in tre gruppi medici si deve prediligere la suddivisione in due gruppi utilizzata nell'UE. Nell'ambito della presente revisione occorre inoltre adeguare la nomenclatura medica e la sistematica agli standard attuali delle scienze mediche e accordare maggiore attenzione alla rilevanza delle singole malattie dal punto di vista della medicina del traffico. Per questo motivo le malattie neurologiche e i disturbi psichici sono enumerati separatamente (diritto vigente: riportati entrambi alla voce «Sistema nervoso»). Il nuovo allegato include inoltre l'assunzione di stupefacenti e i disturbi cerebrali di origine organica. Le malattie della «gabbia toracica e colonna vertebrale» e delle «membra» fanno parte di un unico numero («Malattie della colonna vertebrale e dell'apparato locomotore»). Sono altresì riassunte in un'unica voce le malattie degli organi respiratori e addominali. In virtù della loro notevole rilevanza sotto il profilo della medicina del traffico, anche le malattie metaboliche costituiscono un numero separato. Date le numerose possibilità di adattamento dei veicoli, i requisiti minimi relativi alla statura sono stati cancellati perché ormai superflui.

Vista e udito

a) Vista

Le principali novità riguardano la vista: i valori dell'acuità visiva e i limiti del campo visivo devono essere adeguati ai requisiti europei in uso. Per la Svizzera questo comporta un allentamento degli attuali requisiti minimi. Visto l'elevato numero di conducenti di veicoli a motore che ogni giorno provengono dall'Unione europea, non si giustifica il fatto che in Svizzera valgano requisiti minimi più severi. In due casi la legislazione elvetica intende tuttavia rimanere più severa di quella europea. Il primo caso riguarda i requisiti minimi per l'acuità visiva del primo gruppo medico (categorie di licenze non professionali): attualmente per i monocoli vale un'acuità visiva minima di 0,8, mentre la direttiva 2009/113/CE prevede un valore di 0,5. Per questo gruppo di persone, gli esperti in materia di circolazione stradale propongono un valore minimo di 0,6. Il secondo caso riguarda i requisiti minimi per l'acuità visiva dei conducenti professionali di veicoli a motore: conformemente alla direttiva 2009/113/CE, l'acuità visiva minima dell'occhio più sano deve essere di 0,8 e dell'occhio meno sano di 0,1. Data la grande responsabilità dei conducenti professionali, in Svizzera per l'occhio meno sano si propone di adottare un valore minimo di 0,5.

L'esperienza in materia di circolazione stradale dimostra che i valori di acuità visiva proposti per il primo gruppo medico sono per sé troppo esigui sia per la visione binoculare (0,5 / 0,2) che per quella monoculare (0,6). In più, se i controlli sono inaccurati, vi è il rischio che l'acuità visiva sia ancora più ridotta. Per evitare che ciò si verifichi, l'acuità visiva deve essere controllata anche da un oftalmologo, purché in occasione di un primo controllo l'acuità visiva con o senza ausilio sia inferiore a 0,7 / 0,2 (visione binoculare) o a 0,8 (visione monoculare). Una regolamentazione di questo tipo esiste per esempio anche in Germania.

b) Udito

Ai sordi affetti da visione monoculare non deve più essere vietata la guida di veicoli. Effettivamente queste persone acquisiscono tutte le informazioni solo da un occhio, ma sono abituati a questa situazione, anche quando sono alla guida di un veicolo.

Per quanto riguarda il secondo gruppo medico, in futuro non sarà più necessario che i conducenti soddisfino i requisiti minimi senza apparecchio acustico. In passato, l'uso di apparecchi acustici durante la guida era spesso sconsigliato, perché gli apparecchi allora sul mercato non consentivano di distinguere tra i rumori circostanti e i rumori nel veicolo. Invece di contribuire a una maggiore sicurezza stradale, causavano quindi un'amplificazione dei fastidiosi rumori di fondo, irritando i conducenti con difficoltà uditive. Gli apparecchi acustici attualmente sul mercato sono invece di ottima qualità. Pertan-

to non è più importante che i requisiti minimi siano soddisfatti con o senza apparecchi acustici. Risulta tuttavia determinante soddisfare i requisiti minimi relativi all'udito.

Allegati 2 e 2a

Su richiesta delle autorità cantonali e degli specialisti in medicina del traffico, in futuro saranno forniti due moduli distinti: uno per il primo gruppo medico (licenze di condurre di una categoria non professionale) e uno per il secondo gruppo medico (licenze di condurre di una categoria professionale). In questo modo le persone da esaminare potranno comprendere meglio i requisiti minimi da soddisfare e dunque accettare più facilmente un risultato negativo dell'esame.

Allegato 3

Il modello di modulo in uso è obsoleto e dunque di fatto non riesce più ad assolvere la sua funzione. Le autorità cantonali sono state così costrette a creare i propri moduli. Questa situazione è insoddisfacente poiché porta a disparità di trattamento e dunque anche a un'incertezza del diritto. Con il nuovo modello di modulo proposto si intende risolvere il problema.

Rapporti medici da allegare: si rinvia alle spiegazioni relative all'articolo 11a capoverso 2^{bis} AP OAC.

Allegato 3a

Su richiesta delle autorità cantonali e degli specialisti in medicina del traffico, in futuro sarà fornito un unico modulo, a condizione che debba essere comunicato unicamente il risultato dell'esame oftalmologico. Secondo gli esperti, l'attuale modello di modulo è inadeguato poiché, oltre ai risultati dell'esame oftalmologico, vi vengono inseriti anche i risultati di altri esami.

Anche in futuro l'esito di un controllo della vista nell'ambito di un esame medico in materia di circolazione stradale dovrà essere comunicato alle autorità cantonali mediante il modulo previsto nell'allegato 3.

Allegato 4

Sono state apportate le modifiche rese necessarie dall'aggiornamento dell'allegato 1.

Numero 5.5

La parte di modulo contenente i risultati dell'esame sommario della vista va adeguata per tenere conto delle modifiche proposte nell'articolo 9 capoverso 2 AP OAC. Va inoltre menzionata esplicitamente la necessità di eseguire un esame oftalmologico nel caso in cui dai risultati dell'esame sommario della vista emerga che i requisiti minimi stabiliti non sono soddisfatti. I risultati di questo esame oftalmologico devono essere comunicati alle autorità cantonali mediante il modulo previsto nell'allegato 3a AP OAC (art. 11b cpv. 2^{bis} AP OAC). La presente revisione offre inoltre la possibilità di riformulare completamente il numero 5.5 semplificandone la comprensione.

Numero 6

Si rinvia alle spiegazioni relative all'articolo 11b capoverso 1 lettera d AP OAC.

Sanzioni penali

Adeguamento al nuovo articolo 97 LCStr.

Allegato 12 cifra V

I motoveicoli la cui velocità massima supera 30 km/h devono essere muniti di un sedile per il conducente (art. 119 lett. h in combinato disposto con l'art. 144 cpv. 7 dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali, RS 741.41). La modifica proposta garantisce che l'esame pratico di conducente per ottenere una licenza di condurre della sottocategoria A1 sia eseguito con un motoveicolo «vero e proprio» (e non con monopattini giroscopici, monopattini con motori a benzina o elettrici o veicoli analoghi).

2. Modifica dell'ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC; RS 741.11)

Art. 2

Cpv. 4

Il divieto, a carico dei conducenti che effettuano il trasporto professionale di persone, di assumere bevande alcoliche viene ora disciplinato nell'articolo 2a capoverso 1 lettera b. Il capoverso 4 può pertanto essere abrogato.

Cpv. 5

Il divieto, a carico dei conducenti che effettuano il trasporto internazionale di viaggiatori concessionario e autorizzato, di assumere bevande alcoliche è ora disciplinato nell'articolo 2a capoverso 1 lettera a. Il capoverso 5 può quindi essere abrogato.

Art. 2a

Cpv. 1

Secondo l'articolo 31 capoverso 2^{bis} della legge federale sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01)⁵, il Consiglio federale può proibire a determinate persone di guidare sotto l'influsso dell'alcol. Di questa competenza si è avvalso emanando la presente disposizione.

La natura professionale del trasporto di persone di cui alla lettera b viene definita nell'articolo 3 capoverso 1^{bis} dell'ordinanza sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli leggeri per il trasporto di persone e di automobili pesanti (OLR2; RS 822.222).

Cpv. 2

In virtù dell'articolo 31 capoverso 2^{ter} LCStr⁶, il Consiglio federale stabilisce il tasso alcolemico a partire dal quale sussiste la guida sotto l'influsso dell'alcol. Tenendo presente che il campo di misura degli apparecchi di rilevazione dell'alcolemia è compreso tra 0,05 e 3,00 per mille (all. 1 n. 1 dell'ordinanza del DFGP sugli strumenti di misurazione dell'alcol nell'aria espirata [OMAA; RS 941.210.4]), fissare il valore limite a 0,10 per mille dovrebbe impedire la pratica di assumere una quantità di bevande alcoliche che consenta di restare al di sotto del limite legale, garantendo al tempo stesso che i valori rilevati possano essere classificati analiticamente in modo inequivocabile e che, ad esempio, mangiare frutta in fermentazione non comporti già un superamento dei limiti ammessi.

Art. 30

L'articolo 41 capoverso 1 LCStr e l'articolo 39 capoverso 2 ONC stabiliscono quando i veicoli devono circolare con le luci accese. La presente disposizione prescrive invece quali luci devono essere usate in tali casi e disciplina le relative eccezioni.

Cpv. 1

Dall'imbrunire al far del giorno, in caso di cattive condizioni di visibilità e nelle gallerie, durante la marcia dovranno essere usati in linea di principio i fari a luce anabbagliante. Sui veicoli a motore che ne sono sprovvisti (ad es. art. 120 lett. c dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali [OETV; RS 741.41]), si dovranno usare le luci previste nei singoli casi ovvero le luci di posizione o anche in luci non precisate (ad es. art. 216 cpv. 1 OETV).

Cpv. 2

La presente disposizione, volta ad attuare il nuovo obbligo di tenere le luci accese durante il giorno, è limitata agli autoveicoli e ai motoveicoli, sui quali dovranno essere usati i fari a luce anabbagliante o le luci di circolazione diurna. Sono esonerati da tale obbligo gli autoveicoli e i motoveicoli immatricolati per la prima volta prima del 1970 nonché i restanti tipi di veicoli.

⁵ Nella versione del 15 giugno 2012 (RU 2012 **6299**).

⁶ Nella versione del 15 giugno 2012 (RU 2012 **6300**).

Cpv. 3

Il diritto vigente stabilisce che nelle località occorre evitare, se possibile, di usare i fari di profondità. In sede di revisione, si propone di fare in modo che il loro uso venga completamente bandito all'interno delle località.

Per quanto riguarda l'incrocio con altri utenti della strada e veicoli su rotaia, sarà richiesto unicamente di passare per tempo dai fari di profondità agli anabbaglianti, rinunciando a precisare (in metri) tale tempestività, da un lato perché queste distanze possono difficilmente essere valutate dagli utenti della strada, dall'altro perché possono essere notevolmente influenzate dalle circostanze concrete. Il caso in cui un conducente proveniente in senso inverso chiede, attraverso l'uso intermittente dei fari di profondità, di passare ai fari a luce anabbagliante non viene espressamente menzionato perché questo segnale serve più che altro a richiamare l'attenzione sul fatto che l'obbligo di commutare le luci non è stato rispettato tempestivamente.

Cpv. 4

L'uso dei fari fendinebbia e dei fari fendinebbia di coda rimane invariato. Tuttavia, invece di vincolare l'utilizzo di queste luci a una distanza di visibilità espressa in metri, viene posta come condizione unicamente sarà una visibilità notevolmente ridotta (p. es. a causa della nebbia).

Cpv. 5

La proposta prevede che, in caso di fermata prolungata, non sia più obbligatorio utilizzare le luci di posizione, dato che non tutti i veicoli ne sono dotati.

Art. 31

Cpv. 1

Dalla LCStr si deduce che i veicoli in sosta devono avere le luci accese soltanto al di fuori dei parcheggi e in condizioni d'illuminazione insufficienti e che i veicoli non a motore aventi le ruote disposte in senso longitudinale non sono soggetti a quest'obbligo.

Si propone che per tutti i veicoli a motore in sosta, invece delle luci di posizione, siano sufficienti le luci di posteggio dal lato del traffico. Nella nuova disposizione vengono inoltre menzionati i veicoli che non sono dotati di luci di posizione o di posteggio (ad es. veicoli a motore con una velocità massima di 10 km/h o carri a mano provvisti di motore). Questi dovranno usare le luci prescritte nell'articolo 30 capoverso 1 ONC.

Cpv. 2

Si propone che all'interno delle località e sui veicoli (a motore e non) aventi le ruote disposte in senso longitudinale non siano necessari dispositivi di illuminazione se il veicolo è dotato di catarifrangenti.

Art. 32

Cpv. 1

Al principio secondo il quale le luci dei rimorchi e dei veicoli rimorchiati devono essere accese contemporaneamente a quelle del veicolo trattore viene fatta un'eccezione nel caso in cui siano accese le luci di circolazione diurna del veicolo trattore.

Cpv. 2

La regola secondo la quale le luci di lavoro possono essere utilizzate solo per il tempo indispensabile per effettuare i lavori viene estesa alle luci orientabili.

Art. 39 cpv. 2

Si propone che in questa disposizione venga sancito unicamente l'obbligo di accendere le luci nelle gallerie, non specificando cioè il tipo di luci da usare, già sancito dall'articolo 30 ONC.

Art. 50 cpv. 3

Dal 1° gennaio 2013 il limite d'età per circolare in velocipede vige soltanto sulle strade principali e non più su quelle secondarie. Poiché l'impiego dei mezzi simili a veicoli non è consentito sulla carreggiata di strade principali, per questi mezzi si può rinunciare completamente a fissare un limite di età.

3. Modifica dell'ordinanza del 28 settembre 2007 sui maestri conducenti (OMaeC; RS 741.522)

Art. 2 lett. f

L'attuale lettera f è in contrasto con la legge sulla formazione professionale, secondo la quale non è consentito riconoscere scuole professionali, né prescriberne la frequenza. La formazione deve essere regolata esclusivamente dall'esame finale e dai moduli necessari per l'ammissione a quest'ultimo. Le organizzazioni del mondo del lavoro devono quindi limitarsi al riconoscimento degli organizzatori di moduli.

Art. 5 e 7 cpv. 1

All'attuale attestato professionale di «maestro conducente» vengono aggiunti gli attestati professionali di «maestro conducente per motoveicoli» (modulo A) e «maestro conducente per autocarri» (modulo C). L'attestato di «maestro conducente» dovrà quindi essere rinominato attestato professionale di «maestro conducente per automobili».

Articoli 18, 19 e 20

L'accertamento dell'inosservanza del divieto di consumare bevande alcoliche per i maestri conducenti dovrà essere disciplinato unicamente nell'ordinanza del 28 marzo 2007 sul controllo della circolazione stradale (OCCS; RS 741.013). Si propone quindi di abrogare gli articoli 19 e 20 e di e di stralciare, nell'articolo 18, la riserva nel rimando alle disposizioni dell'OCCS.

Allegato 1

La competenza stabilita per il modulo B4 viene adeguata all'identificazione dei moduli rivista dalle organizzazioni del mondo del lavoro.

4. Modifica dell'ordinanza del 29 novembre 2002 concernente il trasporto di merci pericolose su strada (SDR; RS 741.621)

Art. 10 cpv. 2

Il divieto di consumare bevande alcoliche per conducenti che trasportano merci pericolose sarà disciplinato dall'articolo 2a dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC; RS 741.11). L'articolo 10 capoverso 2 viene pertanto abrogato.

5. Modifica dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41)

Per ragioni di sistematica, la disposizione relativa all'equipaggiamento tecnico dei veicoli stradali contenuta nell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (art. 30 cpv. 4 ONC; RS 741.11) è stata trasferita nella OETV, adeguando al tempo stesso i relativi rimandi.

Art. 211 cpv. 3

Soltanto l'articolo 211 capoverso 3 subisce una modifica materiale, in base alla quale le carriole larghe più di 1 m dovranno essere munite di un dispositivo d'illuminazione conformemente all'articolo 120a

lettera a. Questa modifica, equiparando le carriere ai carri a mano della stessa larghezza per quanto riguarda le norme di illuminazione, ai carri a mano della stessa larghezza, garantisce che entrambi i tipi di veicoli, tra loro simili, possano essere riconosciuti tempestivamente dal restante traffico in condizioni di visibilità sfavorevoli.

6. Modifica dell'ordinanza del 28 marzo 2007 sul controllo della circolazione stradale (OCCS; RS 741.013)

Art. 2 cpv. 1 lett. i

Poiché nell'OCCS si rimanda ora all'ordinanza sui maestri conducenti (OMaeC; RS 741.522), l'elenco delle abbreviazioni viene adeguato di conseguenza.

Art. 5 cpv. 1

Con l'entrata in vigore, il 1° gennaio 2010, della legge sul trasferimento del traffico merci (LTrasf; RS 740.1) è stata abrogata la legge dell'8 ottobre 1999 sul trasferimento del traffico. Il rimando alla LTrasf viene pertanto cancellato dalla nota a piè di pagina per essere integrato nel testo dell'ordinanza.

Art. 8

Il 1° gennaio 2011 è entrato in vigore il Codice di diritto processuale penale svizzero (CPP; RS 312.0), rendendo obsoleti i codici di procedura penale cantonali. Il riferimento alla procedura penale cantonale è pertanto abrogato e sostituito dal rimando al suddetto codice nazionale.

Art. 11 cpv. 6 e 12 cpv. 1 lett. a n. 1, 2^{bis} e 2^{ter}

In virtù dell'articolo 31 capoverso 2^{bis} della legge federale sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01)⁷ il Consiglio federale può proibire a determinate persone di guidare sotto l'influsso dell'alcol. L'articolo 11 capoverso 6 stabilisce in quali casi l'inosservanza di questo divieto è accertata mediante l'analisi dell'alito.

Le persone soggette al divieto di consumare bevande alcoliche di cui all'articolo 2a capoverso 1 dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC; RS 741.11) dovranno poter riconoscere il risultato della suddetta analisi fino a un valore dello 0,49 per mille; per i maestri conducenti che infrangono il divieto di consumare bevande alcoliche di cui all'articolo 17 OMaeC al di fuori delle lezioni pratiche di guida (ad es. durante i corsi di teoria della circolazione) questo valore è pari all'1,09 per mille. La ragione risiede nel fatto che l'inosservanza del divieto da parte dei maestri conducenti deve essere classificata come contravvenzione. Nell'ambito delle contravvenzioni i risultati possono essere di volta in volta riconosciuti apponendo la propria firma. Nonostante anche valori pari o superiori all'1,10 per mille rappresentino una contravvenzione, come per i conducenti di ciclomotori, il riconoscimento mediante apposizione della firma non è più possibile potendo sussistere incapacità di discernimento.

Se il risultato dell'analisi dell'alito non viene riconosciuto dalla persona interessata, deve essere ordinato un prelievo del sangue. Lo stesso vale per i maestri conducenti che, avendo infranto il divieto di consumare bevande alcoliche di cui all'articolo 17 OMaeC al di fuori delle lezioni pratiche di guida, non riconoscono il risultato dell'analisi dell'alito, o nel caso in cui il valore risultante dall'esame sia pari o superiore all'1,10 per mille.

Nel caso di persone soggette al divieto di guidare sotto l'influsso dell'alcol, si parla di guida in stato di ebbrietà in presenza di un valore compreso tra lo 0,50 e lo 0,79 per mille e di guida con una concentrazione qualificata di alcol nel sangue a partire dallo 0,80 per mille.

⁷ Nella versione del 15 giugno 2012 (RU 2012 6299).

Art. 17

Il rimando all'obsoleto diritto procedurale cantonale è stralciato in quanto nell'articolo 8, in riferimento all'assunzione delle prove, si rimanda in generale al Codice di diritto processuale penale svizzero.

Art. 30 lett. c^{bis}

La polizia impedisce alle persone che contravvengono al divieto di consumare bevande alcoliche di proseguire il viaggio.

Art. 46 lett. b e art. 47 cpv. 2 lett. b

Poiché nel 2006 è stato fondato il Forum internazionale dei trasporti (ITF) dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE) sulla base e in sostituzione della Conferenza europea dei ministri dei trasporti (CEMT), i rapporti vanno ora presentati all'ITF.

7. Modifica dell'ordinanza del 4 marzo 1996 concernente le multe disciplinari (OMD; RS 741.031)

N. 100.7

Dal 1° gennaio 2009, data in cui è entrata in vigore l'ordinanza sull'ammissione degli autisti (OAut; RS 741.521), per effettuare trasporti di persone con autoveicoli della categoria D o della sottocategoria D1, o trasporti di merci con autoveicoli della categoria C o della sottocategoria C1 è necessario un certificato di capacità, il cui ottenimento è attestato dalla «carta di qualificazione del conducente». L'omissione di recare con sé la suddetta carta sarà sanzionata, come nel caso di altri documenti, con una multa disciplinare di 20 franchi.

N. 323

Dal 1° gennaio 2014 sarà obbligatorio circolare con le luci accese anche di giorno (art. 41 della legge sulla circolazione stradale [LCStr; RS 741.01]⁸). Le infrazioni a questa disposizione dovranno essere sanzionate secondo la procedura della multa disciplinare. I conducenti di veicoli a motore saranno passibili di una multa di 40.- franchi (paragonabile alla fattispecie «Circolare con luci di posizione di notte, su strada illuminata»).

N. 324

Circolare con le luci di circolazione diurna accese in gallerie illuminate o di notte su strade illuminate comporterà una multa disciplinare.

N. 325 e 604

Modifica di rimandi.

8. Modifica dell'ordinanza del 20 novembre 1959 sull'assicurazione dei veicoli (OAV; RS 741.31)

Art. 8 cpv. 1, secondo periodo

Quando si depositano le targhe, gli effetti dell'assicurazione sono sospesi. La licenza di circolazione resta al detentore, il quale è tenuto a farla annullare se non intende più mettere in circolazione il veicolo. Se non adempie a quest'obbligo, la licenza rimane valida e le targhe non possono quindi essere consegnate a un altro detentore, motivo per cui possono essere bloccate. In base al diritto vigente, l'USTRA deve stabilire la durata del blocco; nella pratica ciò non è tuttavia necessario in quanto le targhe vengono in ogni caso bloccate dal Cantone nel registro MOFIS. L'obbligo a carico dell'USTRA può quindi essere abrogato.

⁸ Nella versione del 15 giugno 2012 (RU 2012 6300).

Art. 13 cpv. 2, secondo periodo

La formulazione del diritto vigente è interpretata in modo diverso dalle autorità esecutive cantonali. Con la nuova formulazione proposta risulta più chiaro che possono essere rilasciate targhe trasferibili per più di due autoveicoli di lavoro o rimorchi. Al contrario, l'impiego di più di una targa trasferibile o più di una coppia di tali targhe è vietato anche per un autoveicolo di lavoro o un rimorchio.

Art. 19

Cpv. 1

La prescrizione secondo la quale si deve disporre di un attestato d'assicurazione contrassegnato in modo speciale risale al periodo in cui gli attestati erano consegnati in forma cartacea. Questa esigenza non si applica più agli odierni attestati d'assicurazione (elettronici).

Cpv. 4

In caso di immatricolazione provvisoria gli assicuratori dovranno accertarsi che il premio venga pagato anticipatamente. Con l'abrogazione del capoverso 4 non sarà infatti più possibile fare ritirare le targhe per mancanza di assicurazione. Il rilascio di decisioni di ritiro e l'emissione di ordini di confisca delle targhe da parte della polizia comportano, per le autorità cantonali, lavoro supplementare e costi elevati. Spesso, inoltre, è impossibile ritirare le licenze e le targhe, ad esempio, perché nel frattempo l'indirizzo è cambiato o il detentore risiede di nuovo all'estero.

9. Modifica delle istruzioni del 19 marzo 2002 concernenti speciali demarcazioni sulla carreggiata

N. 5a

Nell'ambito di un esperimento condotto dalla città di Zurigo si è dimostrato che, evidenziando in rosso le corsie ciclabili in determinati punti pericolosi, si può aumentare la sicurezza dei ciclisti.

La modifica proposta prevede pertanto che le corsie ciclabili possano essere colorate di rosso, ma soltanto in punti particolarmente pericolosi, perché solo così è possibile garantire l'effetto di avvertimento.

Questa misura dovrà essere precisata a livello normativo.

Attraverso questa integrazione delle istruzioni viene soddisfatta la richiesta della mozione Glättli «Aumentare la sicurezza dei ciclisti evidenziando in rosso le corsie ciclabili in prossimità di punti pericolosi» (11.4181).