



31 agosto 2018

---

## **Modifica dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione**

**(revisione delle prescrizioni concernenti la licenza di condurre):**

**Risultati della procedura di consultazione**

---

R495-1327

## INDICE

<b>1.</b>	<b>Abbreviazioni dei partecipanti alla consultazione</b> .....	9
1.1	Cantoni .....	9
1.2	Partiti rappresentati nell'Assemblea federale .....	10
1.3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna ....	11
1.4	Associazioni mantello nazionali dell'economia .....	12
1.5	Altri interessati contattati .....	12
1.6	Altri soggetti non contattati .....	16
<b>2.</b>	<b>Situazione iniziale</b> .....	27
<b>3.</b>	<b>Partecipanti alla consultazione e computo dei pareri pervenuti</b> .....	27
<b>4.</b>	<b>Risultati della procedura di consultazione</b> .....	27
4.1	Sintesi dei pareri espressi in merito ai punti salienti della nuova regolamentazione proposta .....	27
4.2	Modalità di valutazione .....	28
4.3	Pareri in merito al disegno di ordinanza sull'ammissione di persone alla circolazione (OAPC) .....	29
<b>4.3.1</b>	<b>Punti principali</b>	
4.3.1.1	<u>Competenze operative</u> Siete d'accordo che nei corsi di formazione obbligatori, negli esami di conducente e nella formazione complementare siano trasmesse e verificate le competenze operative proposte (art. 110 in combinato disposto con all. 9, art. 67 e 70 in combinato disposto con all. 10, art. 72 in combinato disposto con all. 11 cifre I, II e III)? .....	29
4.3.1.2	<u>Esame teorico di base</u> Siete d'accordo che gli ambiti tematici «Veicoli», «Tecnica dei veicoli» e «Ambiente» siano verificati durante l'esame pratico di conducente (con domande orali) anziché nell'esame teorico di base (all. 11 cifra VI.1.a)? .....	31
4.3.1.3	<u>Esame pratico di conducente</u> Siete d'accordo con la nuova metodologia d'esame (art. 74 in combinato disposto con all. 11 cifra VI)? .....	33
4.3.1.4	<u>Procedura di ammissione</u>	
4.3.1.4.1	Siete d'accordo con la procedura di iscrizione per il conseguimento di una licenza (art. 4 in combinato disposto con all. 1 e 2)? .....	35
4.3.1.4.2	Siete d'accordo con i requisiti generali per il rilascio dei documenti (art. 3 e 5 - 8)? .....	37
4.3.1.4.3	Siete d'accordo con l'introduzione di attestati di partecipazione elettronici (art. 112 in combinato disposto con all. 9 n. 9.321)? .....	39

4.3.1.4.4	Siete d'accordo con la validità in principio illimitata della licenza per allievi conducenti accompagnati durante le corse di scuola guida (art. 11 cpv. 1)?	40
4.3.1.4.5	Siete d'accordo con la validità in principio illimitata di una formazione obbligatoria conclusa (art. 113)?	42
4.3.1.4.6	Siete d'accordo con la validità in principio illimitata di un esame teorico superato (art. 66)?	43
4.3.1.5	<u>Garanzia della qualità</u> Siete d'accordo con le misure minime proposte (art. 136 - 140 in combinato disposto con all. 9 n. 8 e 9)?	45
4.3.1.6	<u>Modifiche delle categorie delle licenze di condurre</u>	
4.3.1.6.1	Siete d'accordo che le definizioni delle categorie di motoveicoli AM, A1, A2 e A siano riprese autonomamente dalla direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida (art. 12, 14 cpv. 3, 15 cpv. 3 e 17 cpv. 2)?	48
4.3.1.6.2	Siete d'accordo che la classificazione nelle categorie B, C1, D1, C e D non si basi più sul numero di «posti a sedere» ma sul numero di «posti» (art. 18, 22 e 28)?	50
4.3.1.6.3	Siete d'accordo con l'abrogazione del criterio secondo cui il peso totale del rimorchio non deve superare quello a vuoto del veicolo trattore per le categorie C1E e D1E (art. 22 e 28)?	51
4.3.1.6.4	Siete d'accordo con l'obbligo di possedere la categoria C1E per condurre una combinazione di veicoli, di peso totale non superiore a 12 000 kg, costituita da un veicolo trattore della categoria B e un rimorchio di peso totale superiore a 3500 kg (art. 24 cpv. 3 lett. a)?	52
4.3.1.6.5	Siete d'accordo che i codici 121 e 122 siano sostituiti dalle categorie P e P1 (art. 28, 33 e 34)?	53
4.3.1.6.6	Siete d'accordo che i codici 109 e 118 siano sostituiti dalla categoria C2 (art. 22 e 25)?	54
4.3.1.6.7	Siete d'accordo che la categoria speciale G40 sia sostituita dalla categoria G (art. 35, 37, 67 cpv. 2 e 127 - 129 in combinato disposto con all. 9 n. 5)?	55
<b>4.3.2</b>	<b>Altre modifiche proposte essenziali: prima fase formativa</b>	
4.3.2.1	Corso di teoria della circolazione: siete d'accordo che il corso di teoria della circolazione (art. 118 - 120 e all. 9 n. 2) debba essere frequentato prima dell'esame teorico di base (art. 15 cpv. 2, 16 cpv. 2 e 20 cpv. 2)?	58
4.3.2.2	Libretto di formazione: siete d'accordo con l'introduzione del libretto di formazione (art. 111, 145 cpv. 2 lett. b in combinato disposto con all. 9 n. 2.21, 9.322, 9.323, 9.324 nonché art. 15 cpv. 2 e 23t cpv. 1 dell'ordinanza sui formatori alla guida, OFoG)?	61

4.3.2.3	Licenza per allievo conducente (cat. B): siete d'accordo che la licenza per allievo conducente di categoria B possa essere rilasciata dal compimento del 17° anno di età (art. 20 cpv. 1)?	63
4.3.2.4	Formazione tecnica di base (cat. B): siete d'accordo con l'introduzione di una formazione tecnica di base per i candidati alla categoria B (art. 20 cpv. 2 e 121 - 123 in combinato disposto con all. 9 n. 3)?	65
4.3.2.5	Ammissione all'esame pratico di conducente (cat. B): siete d'accordo che chi non ha ancora compiuto 25 anni possa essere ammesso all'esame pratico di conducente solo se possiede la licenza per allievo conducente da almeno un anno (art. 20 cpv. 3)?	68
4.3.2.6	Motoveicoli:	
4.3.2.6.1	Siete d'accordo che in linea di principio non si possa conseguire la licenza di condurre di categoria A senza possedere la categoria A2 (computando eventualmente al massimo due anni per la cat. A1; art. 17 cpv. 1 e 41 cpv. 2)?	70
4.3.2.6.2	Siete d'accordo che l'iscrizione per il conseguimento della licenza di condurre di categoria A2 possa essere effettuata al massimo un mese prima del compimento dei 18 anni (art. 5 cpv. 2 e 16 cpv. 1)?	72
	<i>Variante:</i>	
	Preferite la variante (art. 16 cpv. 1) che prevede la possibilità di effettuare l'iscrizione:	
	- al massimo un mese prima del compimento dei 20 anni;	
	- al massimo un mese prima del compimento dei 18 anni per chi possiede la licenza di condurre di categoria A1 da almeno due anni?	73
4.3.2.6.3	Siete d'accordo che l'iscrizione per il conseguimento della categoria A1 possa essere effettuata al massimo un mese prima del compimento dei 16 anni (art. 5 cpv. 2 e 15 cpv. 1)?	74
	<i>Variante:</i>	
	Preferite la variante che prevede la possibilità di effettuare l'iscrizione per la categoria A1 al massimo un mese prima del compimento dei 18 anni (art. 15 cpv. 1)?	75
4.3.2.6.4	Siete d'accordo che l'iscrizione per il conseguimento della categoria AM possa essere effettuata al massimo un mese prima del compimento dei 15 anni (art. 5 cpv. 2 e art. 14 cpv. 1)?	76
	<i>Variante:</i>	
	Preferite la variante che prevede la possibilità di effettuare l'iscrizione per la categoria AM al massimo un mese prima del compimento dei 16 anni (art. 14 cpv. 1)?	78

<b>4.3.3</b>	<b>Altre modifiche proposte essenziali: seconda fase formativa</b>	
4.3.3.1	Siete d'accordo con la riduzione della durata della formazione complementare per titolari di licenza di condurre in prova a una sola giornata di sette ore (art. 134 cpv. 1)?	79
4.3.3.2	Siete d'accordo che la giornata di formazione complementare debba essere svolta, in linea di principio, entro sei mesi dal rilascio della licenza di condurre in prova (art. 134 cpv. 2 e 3 nonché art. 141 cpv. 3 e 4)?	82
4.3.3.3	Siete d'accordo che la giornata di formazione complementare consista principalmente in esercitazioni pratiche e sia incentrata sugli ambiti tematici «Incidenti tipici dei giovani conducenti e loro prevenzione» e «Approfondimento della guida energeticamente efficiente» (all. 9 n. 7.2)?	85
<b>4.3.4</b>	<b>Altre proposte di modifica sostanziali</b>	
4.3.4.1	<u>Corso di pronto soccorso</u>	
4.3.4.1.1	Siete d'accordo con il trasferimento della garanzia esterna della qualità ai Cantoni, che possono delegare a loro volta tale mansione (art. 136 cpv. 1, 2 lett. a e cpv. 4)?	87
4.3.4.1.2	Siete d'accordo che si richieda agli organizzatori e non più ai formatori il riconoscimento per lo svolgimento del corso (art. 117 in combinato disposto con all. 9 n. 1.3)?	89
4.3.4.2	<u>E-learning</u>	
	Siete d'accordo che si autorizzi espressamente l'integrazione di moduli di e-learning nei corsi di pronto soccorso e di teoria della circolazione (art. 116 e 119 in combinato disposto con all. 9 n. 8.12)?	90
4.3.4.3	<u>Formazione pratica di base per la guida di motoveicoli</u>	
4.3.4.3.1	Siete d'accordo che la formazione pratica di base si componga dei tre moduli proposti (art. 125 cpv. 1)?	92
4.3.4.3.2	Siete d'accordo con la durata complessiva di 12 ore della formazione pratica di base (art. 125 cpv. 2)?	94
4.3.4.3.3	Siete d'accordo che in futuro la formazione pratica di base sia prescritta soltanto per l'ottenimento della prima categoria per motoveicoli (A1 o A2) e per l'«accesso diretto» alla categoria A (art. 15 cpv. 3, 16 cpv. 3 e 41 cpv. 2)?	95
4.3.4.4	<u>Esami teorici di base e complementare</u>	
4.3.4.4.1	Siete d'accordo che i candidati che per tre volte non hanno superato l'esame teorico di base o complementare debbano attendere tre mesi prima di poterlo ripetere (art. 65)?	96
4.3.4.4.2	<i>Variante:</i>	
	Preferite la variante (art. 65v) che prevede la possibilità di ripetere un esame teorico non superato un numero illimitato di volte e senza periodi di attesa?	98

4.3.4.5	<u>Persone che seguono la formazione professionale di base «Meccanico/a di motoleggere e biciclette», «Meccanico/a di motoveicoli», «Autista di veicoli leggeri» e «Autista di veicoli pesanti»</u>	
	Siete d'accordo con l'inserimento del contenuto delle Istruzioni dell'Ufficio federale delle strade del 20 gennaio 2017 relative alle agevolazioni valide per persone in formazione professionale di base?	
4.3.4.5.1	Meccanico/a di motoleggere e biciclette (art. 41 cpv. 1 nonché 43) .....	100
4.3.4.5.2	Meccanico/a di motoveicoli (art. 41 cpv. 2 e 3 nonché 43) .....	101
4.3.4.5.3	Autista di veicoli leggeri (art. 39 e 42 cpv. 1 - 3) .....	102
4.3.4.5.4	Autista di veicoli pesanti (art. 40 e 42 cpv. 1, 3 e 4) .....	103
4.3.4.6	<u>Esame pratico di conducente</u>	
4.3.4.6.1	Siete d'accordo che l'esame pratico di conducente per l'ottenimento della licenza di condurre per motoveicoli duri almeno 60 minuti (incl. saluti iniziali e finali) (all. 11 cifra V.1.1)? .....	104
4.3.4.6.2	Siete d'accordo che sia prescritta una durata minima (45 min.) di guida nella circolazione stradale durante l'esame pratico di conducente per l'ottenimento della licenza di condurre per motoveicoli o automobili (all. 11 cifra V.1.1)? .....	106
4.3.4.6.3	Siete d'accordo con le prescrizioni sui veicoli per gli esami (all. 11 cifra IV)? .....	107
4.3.4.6.4	Siete d'accordo che i titolari di licenza di condurre di categoria B che desiderano conseguire la categoria A1 non siano più esonerati dall'esame pratico di conducente (nessuna deroga nell'art. 15 cpv. 4)? .....	110
4.3.4.7	<u>Moderatori della giornata di formazione complementare</u>	
4.3.4.7.1	Siete d'accordo con l'estensione dell'ammissione alla formazione per moderatori a chi acquisisce le conoscenze mancanti in un modulo preliminare (art. 23b cpv. 2 OFoG)? .....	112
4.3.4.7.2	Siete d'accordo con l'obbligo di effettuare un periodo di pratica prima di sostenere l'esame per moderatori (all. 1a n. 2.1611 OFoG)? .....	113
4.3.4.7.3	Siete d'accordo con le condizioni necessarie per poter prorogare la validità dell'autorizzazione per moderatori (all. 1a n. 2.17 OFoG)? .....	114
4.3.4.8	<u>Esperti della circolazione</u>	
	Siete d'accordo con le disposizioni riguardanti formazione, esame e perfezionamento degli esperti della circolazione (all. 13)? .....	115
4.3.4.9	<u>Licenze di condurre estere</u>	
	Siete d'accordo con la soppressione dell'obbligo di conseguire la licenza svizzera per le persone con domicilio in uno Stato dell'UE o dell'AELS che conducono a titolo professionale veicoli a motore immatricolati in Svizzera di categoria C1, C, D1, D, P o P1 (art. 105 cpv. 1 lett. b)? .....	118

4.3.4.10	<u>Disposizioni transitorie</u>	
4.3.4.10.1	Siete d'accordo con l'obbligo di sostituire la licenza di condurre cartacea con la tessera plastificata in formato carta di credito (art. 146)?	120
4.3.4.10.2	Siete d'accordo con le disposizioni transitorie per i titolari di una licenza di condurre secondo il diritto previgente (art. 147 - 151)?	121
4.3.4.10.3	Siete d'accordo con le disposizioni transitorie per coloro che hanno presentato domanda per una licenza per allievo conducente o di condurre secondo il diritto previgente (art. 152 - 154)?	123
4.3.4.10.4	Siete d'accordo con le disposizioni transitorie per i titolari di una licenza per allievo conducente secondo il diritto previgente (art. 155 e 156)?	124
4.3.4.10.5	Siete d'accordo con le disposizioni transitorie sul corso di pronto soccorso (art. 157 e 158)?	125
4.3.4.10.6	Siete d'accordo con le disposizioni transitorie sui maestri conducenti (art. 160 – 164 in combinato disposto con all. 14 cifre I.1 e II)?	126
4.3.4.10.7	Siete d'accordo con le disposizioni transitorie sugli esperti della circolazione (art. 165 in combinato disposto con all. 14 cifra I.2)?	128
4.3.4.10.8	Siete d'accordo con le disposizioni transitorie sui moderatori (art. 166 in combinato disposto con all. 14 cifra I.3)?	129
<b>4.3.5</b>	<b>Modifica di altri atti normativi</b>	
4.3.5.1	Ordinanza sull'ammissione degli autisti	
	Siete d'accordo con le modifiche? .....	130
4.3.5.2	Ordinanza sui formatori alla guida	
4.3.5.2.1	Siete d'accordo con le prescrizioni sui permessi di formazione (art. 23j - 23o)? .....	133
4.3.5.2.2	Siete d'accordo con le altre modifiche? .....	135
<b>4.3.6</b>	<b>Domande rivolte a Cantoni, maestri conducenti e moderatori riguardo all'attuazione delle modifiche proposte (cfr. lett. C del rapporto esplicativo)</b>	
4.3.6.1	Ripercussioni: a vostro avviso, vi sono altre ripercussioni non descritte nel rapporto esplicativo? .....	139
4.3.6.2	Pianificazione dell'attuazione: siete d'accordo con un'entrata in vigore scaglionata delle nuove prescrizioni? .....	142

<b>4.3.7</b>	<b>Altre osservazioni</b> .....	Allegato
4.4	Pareri in merito alla modifica dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (RS 741.11) .....	143
4.5	Pareri in merito alla modifica dell'ordinanza sull'assicurazione dei veicoli (RS 741.31) .....	144
4.6	Pareri in merito alla modifica dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (RS 741.41) .....	144
4.7	Pareri in merito alla modifica dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (RS 741.51) .....	145
4.8	Pareri in merito alla modifica dell'ordinanza concernente il registro delle autorizzazioni a condurre (RS 741.53) .....	146
4.9	Pareri in merito alla modifica dell'ordinanza sul registro concernente il registro automatizzato delle misure amministrative (RS 741.55) .....	147
<b><u>Allegato</u></b>		
1	OAPC (testo del progetto di ordinanza) .....	148
2	Osservazioni generali .....	162
3	Richieste / osservazioni su temi diversi .....	164
4	Ulteriori osservazioni in merito al corso di pronto soccorso .....	168

# 1. Abbreviazioni dei partecipanti alla consultazione

## 1.1 Cantoni

AG	Argovia
AI	Appenzello Interno
AR	Appenzello Esterno
BE	Berna
BL	Basilea Campagna
BS	Basilea Città
FR	Friburgo
GE	Ginevra
GL	Glarona
GR	Grigioni
JU	Giura
LU	Lucerna
NE	Neuchâtel
NW	Nidvaldo
OW	Obvaldo
SG	San Gallo
SH	Sciaffusa
SO	Soletta
SZ	Svitto
TG	Turgovia
TI	Ticino
UR	Uri
VD	Vaud

VS	Vallese
ZG	Zugo
ZH	Zurigo

## 1.2 Partiti rappresentati nell'Assemblea federale

CSPO	Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis
csp-ow	Christlich-soziale Partei Obwalden
GLRS	I Giovani liberali radicali svizzeri
GPPD	Giovani PPD Svizzera
JDCVr	Jeunes démocrates-chrétiens du Valais romand
Lega	Lega dei Ticinesi
MCR	Mouvement Citoyens Romand
PBD	Partito borghese democratico
PES	Partito ecologista svizzero
PEV	Partito evangelico svizzero

PLR	I Liberali Radicali
PPD	Partito popolare democratico
PS	Partito socialista svizzero
PSdL	Partito svizzero del lavoro
PVL	Partito verde-liberale
UDC	Unione Democratica di Centro

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

CH Berggebiete	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
CH Gemeinden	Schweizerischer Gemeindeverband
CH Städte	Schweizerischer Städteverband

**1.4 Associazioni mantello nazionali dell'economia**

ASB	Associazione svizzera dei banchieri
economiesuisse	Federazione delle imprese svizzere
KV	Società svizzera degli impiegati di commercio
SAV	Unione svizzera degli imprenditori
TS	Travail.Suisse
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
USC	Unione svizzera dei contadini
USS	Unione sindacale svizzera

**1.5 Altri interessati contattati**

2rad	2rad Schweiz
ACS	Automobilclub der Schweiz
ACVS	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein
AGVS	Autogewerbeverband der Schweiz

asa	Associazione dei servizi della circolazione
ASMC	Associazione Svizzera dei Maestri Conducenti
ASS	Verband Auto Sport Schweiz
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ATE - VCS	Association Transports et Environnement Verkehrsclub der Schweiz
auto - schweiz	Vereinigung der Schweizer Automobil-Importeure
CDDGP	Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia
CH Fuss	Fussverkehr Schweiz
cp	Centre Patronal
CSFP	Conferenza svizzera degli uffici della formazione professionale
CTP	Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici
FKS	Feuerwehr Koordination Schweiz
FMS	Fédération Motocycliste Suisse
FRE	Fédération romande des écoles de conduite

FRS	Strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs
FVS	Fonds für Verkehrssicherheit
IG Moto	IG Motorrad Schweiz
IG WAB CH	Interessengemeinschaft der schweizerischen WAB-Anbieter
kf	Schweizerisches Konsumentenforum
KKPKS	Konferenz der kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz
KKPKS - SVSP	Verkehrskommission der kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz (KKPKS) und der Schweizerischen Vereinigung Städtischer Polizeichefs (SVSP)
KSSD	Konferenz der städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren
LRS	Les Routiers Suisses
MFK BS	Motorfahrzeugkontrolle Kanton Basel-Stadt
moto	motosuisse
OV JU	Office des véhicules du canton du Jura
Pro Velo	Pro Velo Schweiz
QAED	Quality Alliance Eco-Drive
RC	RoadCross Schweiz

SAM	Schweizerischer Auto- und Motorradfahrer-Verband
SISTRA	Schweizerischer Fachverband für Sicherheit auf Strassen
SLV	Schweizerischer Landmaschinen - Verband
SMFV	Schweizerischer Motorrad-Fahrlehrer-Verband
SPIA	Servizio per la prevenzione degli infortuni in agricoltura
StVA TI	Sezione della circolazione Ticino
suva	Istituto nazionale svizzero di assicurazione contro gli infortuni
SVLT	Schweizerischer Verband für Landtechnik
SVSP	Schweizerische Vereinigung städtischer Polizeichefs
SVV	Schweizerischer Versicherungsverband
swissfire	Schweizerischer Feuerwehrverband
TCS	Touring Club Svizzero
upi	Ufficio prevenzione infortuni
Velokonferenz	Velokonferenz Schweiz

velosuisse	velosuisse
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
VPI	Schweizerisches Verkehrs-Pädagogisches Institut AG
VSFB	Verband Schweizerischer Fahrlehrer-Berufsschulen
VSR	Schweizerischer Verkehrssicherheitsrat
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute

#### 1.6 Altri soggetti non contattati

2PA	2PA AG, 5610 Wohlen
AAE-Crec	Christian Amacher, 1912 Leytron
Abegglen, P.	Paul Abegglen, 3807 Iseltwald
ACF - FGV	Association des communes fribourgeoises Freiburger Gemeindeverband 1566 Saint-Aubin
ACS VD	Automobile Club de Suisse Section Vaudoise 1073 Savigny
AFV	Aargauer Fahrlehrer Verband, 5000 Aarau
Agro	Agrotec Suisse, 3270 Aarberg

AGV	Aargauische Gebäudeversicherung Feuerwehrwesen, 5001 Aarau
am	Alain Mettral, 1063 Boulens
ap	Aldo Prospero, 6532 Castione
APSR-JU	Association des professionnels de la sécurité routière section Jura, 2345 Les Breuleux
ASMCTI	Associazione Svizzera Maestri Conducenti Sezione Ticino, 6500 Bellinzona
aw	Albin Waldi, 7000 Chur
Baroffio, G.	Gino Baroffio, 1350 Orbe
BEOWAB	BEOWAB AG, 3773 St. Stephan
Buchli, K.	K. Buchli, 7405 Rothenbrunnen
Cumün Z	Cumün da Zernez / Gemeinde Zernez, 7530 Zernez
Deuschle, F.	Florian Deuschle, 9230 Flawil
Drive	Drive Z AG, 8600 Dübendorf
DriveGR	DrivingGraubünden, 7408 Cazis

Emergency	Emergency Schulungszentrum AG, 4800 Zofingen
ERFA	ERFA-Gruppe Zweiphasen-Ausbildung, 8453 Alten
FahrEng	Mario Engi, 7307 Jenins
FahrWet	Otmar Wetzel, 7180 Disentis/Mustér
FAid	First Aid, 4800 Zofingen
Favre, J.	Fédération suisse des aveugles et malvoyants 1004 Lausanne
fctsa	Federazione Cantonale Ticinese Servizi Ambulanze 6932 Breganzona
Feuer BL	Feuerwehr-Inspektorat Basel-Landschaft, 4410 Liestal
Feuer BS	Justiz- und Sicherheitsdepartement des Kantons Basel-Stadt, Feuerwehr-Inspektorat, 4410 Liestal
ffs	Verlag Heinrich Vogel ffs, 8902 Urdorf
FGLWFL	Schweizerischer Fahrlehrerverband Fachgruppe Lastwagenfahrlehrer (ASTAG), 3001 Bern
FL BeO	Renate Siegenthaler, 3612 Steffisburg Florian Dubach, 3700 Spiez Paul Abegglen, 3807 Iseltwald
Forster, T.	Thomas Forster, 4142 Münchenstein

Frei, E.	Eric Frei, 9443 Widnau
FS-Fur	Louis Furrer, 3930 Visp
FS-PostAuto	PostAuto Fahrschule, 3030 Bern
FVO	Fahrlehrerverband Oberwallis, 3930 Visp
FZ	Fahrschulen Zentralschweiz, 6002 Luzern
fzl	Fahrzentrum Lyss AG, 3250 Lyss
Gem OÄ	Einwohnergemeinde Oberägeri, 6315 Oberägeri
Grischa WAB AG	Konrad Buchli, 7000 Chur
Gusev, A.	Alexander Gusev (nur E-Mail-Adresse)
Hediger, J.	Jürg Hediger, 4443 Wittinsburg
ifB	Institut für Bildung, 8633 Wolfhausen
IG BS	Interessengemeinschaft Fahrlehrer Region Basel 4416 Bubendorf
IH	Inclusion Handicap, 3007 Bern

IVR-IAS	Interverband für Rettungswesen-Interassociazione di salvataggio, 3001 Bern
jw	Jürg Wyttenbach, 8906 Bonstetten
KBAV	Kantonal-Bernischer Autofahrlehrer-Verband, 3014 Bern
KiF	Kim Frei, 9443 Widnau
Koh	Sandra Kohnle, 8416 Flaach
Lancashire, G.	Graham Lancashire, 4052 Basel
mm	Mario Marabotto, 8112 Otelfingen
ModEng	Mario Engi, 7000 Chur
MonAll	Pascal Allenbach, 1530 Payerne
MonEsch	Terence Escher, 1510 Moudon
MonLin	Serge Liniger, 1523 Granges/Marnand
MonLui	Lisiane Luisier, 1880 Bex
NGO	Bildungscoalition NGO, 3011 Bern

OFV (AR, AI, SG, TG)	Ostschweizerischer Fahrlehrerverband AR, AI, SG, TG 8732 Neuhaus
OSFIK	Ostschweizer Feuerwehr-Inspektorenkonferenz 8510 Frauenfeld
pc	Paolo Colombi, 6616 Losone
PostAuto	Post CH AG, 3030 Bern
Prom	Prominis GmbH, 3627 Heimberg
RAft	lic. iur. Fritz Tanner, 5727 Oberkulm
Reasco	Reasco AG, 8212 Neuhausen am Rheinfall
SanA	SanArena Rettungsschule, 8003 Zürich
SchulenH	Schulen Hünenberg, 6331 Hünenberg
Schwab, A.	Dr. med. Arnold Schwab, 8636 Wald
SF	Schwyzer Fahrlehrerverband, 8862 Schübelbach
ASMC ZG	Schweizerischer Fahrlehrerverband Sektion Zug 6345 Neuheim
SoB	Sonnenberg, Heilpädagogisches Schul- und Beratungszentrum, 6340 Baar

Spatz, R.	René Spatz, 6313 Menzingen
SRC	Swiss Resuscitation Council, 3006 Bern
ssb	Schweizerischer Samariterbund, 4601 Olten
SSK	Schweizerisches Sanitätskorps, 4654 Lostorf
Stud	Studach Entsorgung Mulden Personentransporte, 9053 Teufen
TCS AG	Touring Club Schweiz Sektion Aargau, 5070 Frick
TCS TG	Touring Club Schweiz Sektion Thurgau 8570 Weinfelden
tl	Transports publics de la région lausannoise sa. 1020 Renens 1
Uber	Uber (nur E-Mail-Adresse)
UFV	Urner Fahrlehrerverband, 6467 Schattdorf
us	Ugo Suter, 6604 Locarno
Val	Valérie Buol, 1433 Suchy / 1400 Yverdon-les-Bains
VAZ	Verkehrsausbildungszentrum Erstfeld AG 6472 Erstfeld

VerTug	Verkehrszentrum Tuggen AG, 8856 Tuggen
VfV	Schweizerische Vereinigung für VerkehrPSychologie 3007 Bern
VRS	Vereinigung Rettungssanitäter Schweiz, 6210 Sursee
VSBF	Vereinigung Schweizerischer Berufsfeuerwehren 8036 Zürich
VSBL LU	Verband der Schulpflegen und Bildungskommissionen Kanton Luzern, 6210 Sursee
VSGP	Verband Schweizer Gemüseproduzenten Union maraîchère suisse 3001 Bern
VSL LU	Verband Schulleiterinnen und Schulleiter Kanton Luzern 6130 Willisau
VSZG	Verkehrsschule Zug, 6300 Zug
VSZTG	Verkehrssicherheitszentrum Thurgau AG 8570 Weinfelden
WAB ZCH	WAB Zentralschweiz AG, 6017 Ruswil
WB	Weiterbildungsseminare GmbH, 6332 Hagendorn
WeiPor	Fahrlehrer-Weiterbildungsstätte Vorankommen.ch 6017 Ruswil
ZFV	Zürcher Fahrlehrer Verband, 8180 Bülach

ZVS AG	ZVS AG / Zentrum für Verkehrssicherheit 8200 Schaffhausen
--------	--

**1.7 Diversi: membri dell'Associazione Svizzera dei Maestri Conducenti del Cantone Grigioni (ASMC GR)**

Albano Cortesi 7503 Samedan
Andi Rudolf 7430 Thusis
Autofahrlehrerverband, Sektion GR und FL 7302 Landquart
Beat Vonlanthen 7551 Ftan
Bruno Schlegel 7302 Landquart
Christian Rauch 7525 S-chanf
Christian Wihler 7000 Chur
Cla Schur 7206 Igis
Daniel Hiestand 7206 Igis
diebündner ag 7000 Chur
Dominique Schlegel FL-9494 Schaan

Ernst Kern 7000 Chur
Fritz Lampacher 7000 Chur
Hans-Peter Buchli 7152 Sagogn
Heimi Joos 7015 Tamins
Heribert Kitzinger FL-9486 Schaanwald
Luca Zanolari 7000 Chur
Marcel Gradolf 7205 Zizers
Moggi 7505 Celerina
Natalia Cagienard 7000 Chur
Reto Derungs 7000 Chur
Sabina Dopfer 7000 Chur
Sandro Muscas 7180 Disentis
Siro Zanolari 7500 St. Moritz

Tarcisi Derungs  
7240 Küblis

Tino Item  
7402 Bonaduz

Urs Purtscheller  
7550 Scuol

Ursin Domeni  
7151 Schluein

## 2. Situazione iniziale

Con decisione del 26 aprile 2017, il Consiglio federale ha preso atto del progetto di revisione delle prescrizioni concernenti la licenza di condurre e ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di condurre una consultazione in proposito. Il termine per l'inoltro dei pareri era il 26 ottobre 2017.

Di seguito le principali modifiche proposte:

- ottimizzazione delle formazioni e degli esami di guida allo scopo di preparare in modo più organico i candidati a muoversi con sicurezza nel traffico motorizzato;
- svolgimento della procedura di ammissione il più possibile per via elettronica;
- sostituzione di tutte le licenze di condurre cartacee con i documenti di licenza maggiormente in uso oggi (tessere plastificate in formato carta di credito);
- armonizzazione, ove necessario e opportuno, dei contenuti delle categorie di licenze di condurre con quelle in vigore dal 19 gennaio 2013 negli Stati membri dell'Unione europea.

## 3. Partecipanti e computo dei pareri pervenuti

Oltre ai destinatari espressamente previsti dall'articolo 4 capoverso 2 lettere a-d della legge federale sulla procedura di consultazione<sup>1</sup>, sono state invitate a partecipare alla consultazione altre 52 organizzazioni. Il DATEC ha ricevuto nel complesso 165 pareri. Hanno risposto tutti i Cantoni, otto partiti rappresentati nell'Assemblea federale, due associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, nonché altre 28 organizzazioni interessate (contattate) e 99 soggetti (non direttamente contattati). L'Unione svizzera degli imprenditori (SAV) ha espressamente rinunciato a esprimere un parere.

I pareri dei 28 partecipanti<sup>2</sup> del Cantone Grigioni (25 scuole guida, Associazione Svizzera dei Maestri Conducenti sezioni Grigioni e Liechtenstein, un'agenzia pubblicitaria) e del Principato del Liechtenstein (due scuole guida) non sono riportati separatamente, poiché essendo stati espressi a nome dell'Associazione Svizzera dei Maestri Conducenti e non a titolo individuale, si intendono implicitamente compresi nell'abbreviazione «ASMC».

## 4. Risultati della procedura di consultazione

### 4.1 Sintesi dei pareri espressi in merito ai punti salienti della nuova regolamentazione proposta

La maggior parte dei partecipanti approva l'obiettivo di ottimizzare la formazione e gli esami degli aspiranti conducenti nonché la formazione complementare dei titolari di una licenza di condurre in prova. Di seguito, le osservazioni che si sono potute estrapolare riguardo alle principali novità normative proposte:

- Il maggiore accento che si intende porre in futuro sull'acquisizione di competenze operative è sostanzialmente incontestato, a condizione che la misura venga attuata con proporzionalità.
- Il momento proposto per la partecipazione al corso di teoria della circolazione (che andrà ora frequentato prima dell'esame teorico) è in prevalenza respinto. L'opposizione viene in particolare dalle cerchie degli addetti ai lavori (associazioni dei maestri conducenti) e dalle autorità cantonali responsabili dell'esecuzione (uffici della circolazione stradale).
- Il rilascio della licenza per allievo conducente a 17 anni è appoggiato da un'ampia maggioranza di Cantoni, mentre divide i partiti politici. La categoria dei maestri conducenti respinge unanimemente la proposta, sostenuta invece da ACS e TCS.
- La proposta di ammettere i minori di 25 anni a sostenere l'esame pratico di conducente per la guida di automobili solo se possiedono la licenza per allievo conducente da almeno un anno è respinta praticamente all'unanimità.

<sup>1</sup> RS 172.061

<sup>2</sup> Si veda punto 1.7 Abbreviazioni dei partecipanti alla consultazione.

- L'introduzione di una formazione tecnica di base per il conseguimento della licenza di condurre per la guida di automobili è respinta da una netta maggioranza di partecipanti.
- Una maggioranza altrettanto netta appoggia invece la riduzione a una sola giornata della seconda fase di formazione (formazione complementare per titolari di una licenza di condurre in prova). Contrari i maestri conducenti, gli organizzatori di corsi di formazione complementare, alcuni Cantoni ed altri partecipanti, anche se tutti approvano uno snellimento della seconda fase di formazione.
- Riguardo al conseguimento della licenza di condurre per la guida di motoveicoli, la maggioranza dei partecipanti predilige la variante «pro industria» (ciclomotori a partire da 14 anni, motoleggere a partire da 15 anni, motoveicoli con cilindrata non superiore a 125 cm<sup>3</sup> e potenza del motore non superiore a 35 kW a partire da 18 anni) alla variante «pro sicurezza» (ciclomotori a partire da 14 anni, motoleggere a partire da 16 anni, motoveicoli con cilindrata non superiore a 125 cm<sup>3</sup> e potenza del motore non superiore a 35 kW a partire da 18 anni, motoveicoli con potenza non superiore a 35 kW a partire da 20 anni). La rinuncia all'«accesso diretto» alla categoria A (motoveicoli di potenza limitata) è fondamentalmente approvata (in particolare da 18 Cantoni), sebbene vi siano anche voci significative che si esprimono a favore di un suo sostanziale mantenimento (in particolare tre partiti politici e due associazioni mantello). Tutti concordano comunque nel sostenere che determinate categorie di persone debbano continuare a poter beneficiare dell'«accesso diretto» (polizia, esperti della circolazione) anche nell'eventualità di una generale abolizione del principio.
- La proposta di convertire le licenze di condurre cartacee in tessere plastificate in formato carta di credito è appoggiata da un'ampia maggioranza di partecipanti. Sono d'accordo quasi tutti i Cantoni (23), cui peraltro spetta nella pratica svolgere tale compito.

## **4.2 Modalità di valutazione**

Data la molteplicità e la diversità delle risposte pervenute se sono estrapolati e riportati nel presente rapporto solo i punti più importanti e ricorrenti. Nella rielaborazione del progetto in consultazione si sono tuttavia presi in considerazione, soppesati e valutati tutti i pareri espressi (art. 8 legge sulla consultazione).

Dalla cerchia dei soggetti non direttamente contattati sono giunti numerosi pareri di singoli maestri di guida, associazioni cantonali o regionali di maestri conducenti, associazioni di scuole guida e centri di perfezionamento il cui contenuto era in linea con il parere dell'Associazione Svizzera dei Maestri Conducenti (ASMC), tra gli interessati direttamente contattati. Lo stesso dicasi anche per le opinioni espresse da membri della comunità di interessi Weiterausbildungsanbieter Schweiz (IG WAB CH), contattata invece direttamente. I pareri sia dei primi che dei secondi sono stati valutati come segue:

Per ragioni di trasparenza, le abbreviazioni dei diversi partecipanti sono state riportate sotto «Osservazioni / critiche / proposte» e figurano nelle sinossi tabellari alla riga «Totale parziale». Nella riga «Totale» sono invece inglobate rispettivamente sotto «ASMC» e «IG WAB CH».

Le opinioni espresse sono state riportate in forma estremamente concisa ed essenziale. Le richieste e le osservazioni di tenore analogo sono state raggruppate. Le abbreviazioni utilizzate sono elencate al punto 1.

### 4.3 Pareri in merito al disegno di ordinanza sull'ammissione di persone alla circolazione stradale (OAPC)

#### 4.3.1 Punti principali

##### 4.3.1.1 Competenze operative

Siete d'accordo che nei corsi di formazione obbligatori, negli esami di conducente e nella formazione complementare siano trasmesse e verificate le competenze operative proposte (art. 110 in combinato disposto con all. 9, art. 67 e 70 in combinato disposto con all. 10, art. 72 in combinato disposto con all. 11 cifre I, II e III)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	24	2	0
Partiti politici	4	0	5
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	20	4	2
Altri soggetti (non consultati)	27	16	22
Totale parziale	76, di cui ASMC: 13		
Totale	63	22	31

	Sì e No	
Cantoni		
Partiti politici		
Associazioni mantello		
Altre organizzazioni (consultate)	2	
Altri soggetti (non consultati)	10	
Totale parziale	12, di cui IG WAB CH: 6	
Totale	6	

Favorevoli: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; FDP, GLRS, PS, UDC; USAM; ACS, AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, upi, SPIA, FMS, CDDGP, MFK BS, moto, Pro Velo, RC, ASMC, SMFV, StVA TI, SVLT, SVSP, TCS, 2rad; Agro, APSR-JU, ASMCTI, aw, Deuschle F., ERFA, Favre, J., FGLWFL, Forster T., FS-PostAuto, FZ, Hediger J., ifB, KBAV, Lancashire G., NGO, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz R., TCS AG, TCS TG, UFV, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH

Osservazioni, critiche, proposte:

In generale:

- È possibile svolgere seriamente una formazione orientata agli esami solo se gli uffici della circolazione forniscono la garanzia che le competenze richieste saranno verificate in maniera esaustiva [ASMC, SMFV; APSR-JU, ASMCTI, aw, ERFA, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VSZG, VSZTG].
- Il «sì» si riferisce prevalentemente all'esame pratico di conducente, i cui approcci pedagogico-psicologici non sarebbero sempre realistici. Le competenze operative si prestano ad essere integrate

nell'attuale modello formativo anche nella loro nuova formulazione [ASMC, SMFV; ASMCTI, aw, ERFA, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, UFV, VSZG].

- Il principio pedagogico-didattico dell'insegnamento orientato all'azione e con esso la trasmissione di competenze mirata alla preparazione degli esami di conducente sono accolti con favore in quanto ritenuti al passo coi tempi [NGO] e/o strumentali al miglioramento della sicurezza stradale [PS; ATE - VCS, upi, Pro Velo].
- Il fatto che la formazione e l'acquisizione delle competenze diventino un elemento preponderante ai fini dell'ammissione alla circolazione non può che favorire il miglioramento della sicurezza stradale [GE].

All. 9: Formazioni obbligatorie: competenze operative, contenuti di apprendimento, svolgimento:

- Secondo gli obiettivi di apprendimento del corso di teoria della circolazione, andrebbe orientata all'acquisizione delle necessarie competenze operative anche la formazione pratica di guida [FDP, GLRS]
- Chi intende candidarsi a una licenza per allievo conducente o a una licenza di condurre deve trovare riunite in un unico punto dell'ordinanza, e quindi reperibili al primo sguardo, tutte le formazioni obbligatorie da assolvere [AG]. Le prescrizioni concernenti la formazione metodologico-didattica dovrebbero essere recepite nell'allegato 9 analogamente alle istruzioni relative al corso di pronto soccorso. Se dovessero formularle i Cantoni, non disporrebbero di una base uniforme a livello svizzero [SO].

All. 11: Esame pratico di conducente: competenze operative, obiettivi e contenuti di apprendimento:

- L'allegato 11 dovrebbe essere redatto in maniera più concisa e limitarsi alle prescrizioni essenziali [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- I dettagli relativi agli esami pratici di conducente (in particolare le competenze operative) possono essere disciplinati, uniformati ed adeguati in modo più flessibile e pragmatico se inseriti nelle Direttive 7 per maestri conducenti (Svolgimento degli esami di conducente) dell'asa [AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Nell'esame pratico di conducente il fulcro dell'attenzione dovrebbe continuare ad essere posto sul rilevamento degli errori [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Le capacità e i comportamenti necessari sono già disciplinati in dettaglio nel diritto europeo [AG].
- Fra le componenti importanti che andrebbero trasmesse in futuro nel quadro della formazione alla guida della categoria B deve rientrare anche l'uso di sistemi di assistenza alla guida. La sempre maggiore lunghezza e multimedialità delle auto aumenta infatti il rischio di distrazioni alla guida [RC].

Contrari: BE, JU; FRE, OV JU, QAED, VSFB; Abegglen, P., AAE-Crec, ACS VD, am, Buchli, K., FahrEng, IG BS, Koh, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, tl, Val, WB, ZFV

Osservazioni, critiche, proposte:

In generale:

- È possibile svolgere seriamente una formazione orientata agli esami solo se gli uffici della circolazione forniscono la garanzia che le competenze richieste saranno verificate in maniera esaustiva [QAED, VSFB; Abegglen, P., VerTug, ZFV].
- Le competenze operative possono essere integrate anche nell'attuale modello formativo [VSFB].
- L'idea che l'insegnamento sia improntato in maniera più organica all'acquisizione di competenze è di fondo apprezzato, purché anche i maestri conducenti e gli esperti della circolazione sia formati di conseguenza [VSFB].
- La proposta di prescrivere formazioni obbligatorie solo per le competenze di cui è difficile o impossibile dimostrare l'acquisizione in sede d'esame priva della sua base essenziale la formazione di guida, svuotando del suo valore centrale la professione di maestro conducente [VSFB].
- Far ricadere l'onere amministrativo e i costi di attuazione della misura sui formatori e sulle scuole guida, ossia sul settore privato, è inaccettabile [ACS VD].

- Gli approcci pedagogici (andragogici)/psicologici non sono sempre realistici [ACS VD, VSFB; ZFV].
- La verifica delle competenze operative non garantisce affatto il miglioramento qualitativo della formazione, visto che queste competenze sono verificabili già oggi [WB].

All. 9: Formazioni obbligatorie: competenze operative, contenuti di apprendimento, svolgimento:

- La trasmissione di competenze operative durante la formazione e la verifica della loro acquisizione in sede di esame sono fondamentalmente appoggiati. Il progetto non lascia tuttavia ai soggetti coinvolti sufficiente spazio di manovra per trovare soluzioni individuali appropriate. Oltre che estremamente costosa, l'attuazione prevista nel progetto è anche difficilmente realizzabile sotto il profilo delle risorse di personale, motivo per cui il Cantone di Berna respinge il cambiamento di sistema relativo alle competenze operative, raccomandando in alternativa di recepire mutatis mutandis i requisiti prescritti nella direttiva 2006/126/CE (all. II n. 9) [BE].
- Stralciare l'allegato 9 numero 3: la formazione proposta è difficilmente realizzabile e il rapporto costo/beneficio in termini di sicurezza stradale non è direttamente proporzionale [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].

All. 11: Esame pratico di conducente: competenze operative, obiettivi e contenuti di apprendimento:

- Il Cantone JU e OV JU respingono le competenze operative verificabili nell'esame pratico di conducente elencate nella proposta per le stesse ragioni espresse a titolo di riserva nel parere peraltro positivo dell'asa; si vedano al riguardo le osservazioni della stessa in merito all'allegato 11 sotto «Favorevoli».

Favorevoli e contrari: cp, IG WAB CH; BEOB, Drive, fzl, jw, mm, VAZ, VerTug, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

Sì per la formazione, no per l'esame [cp, IG WAB CH; BEOB, Drive, fzl, jw, mm, VAZ, VerTug, WeiPor, ZVS AG, 2PA].

Nessun parere / Non pertinente: PBD, PPD, PVL, GPPD CH, JDCV; CH Städte, USC; ACVS, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, FL BeO, Frei, E., FS-Fur, FVO, Grischa WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, KIF, ModEng, PostAuto, Reasco, SanA, SoB, SRC, ssb, SSK, VSGP

#### 4.3.1.2 Esame teorico di base

Siete d'accordo che gli ambiti tematici «Veicoli», «Tecnica dei veicoli» e «Ambiente» siano verificati durante l'esame pratico di conducente (con domande orali) anziché nell'esame teorico di base (all. 11 cifra VI.1.a)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	2	23	1
Partiti politici	1	4	4
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	14	10	4
Altri soggetti (non consultati)	28	26	20
Totale parziale		63, di cui ASMC: 16 IG WAB CH: 4	
Totale	46	43	31

Favorevoli: LU, ZG; GLRS; USAM; ACS, AGVS, SPIA, FMS, FRE, moto, RC, SMFV, StVA TI, SVLT, SVSP, TCS, VSFB, 2rad; AAE-Crec, Agro, am, APSR-JU, Deuschle, F., Drive, ERFA, FL BeO, Forster,

T., FS-PostAuto, ifB, jw, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, Val, VSZG, VSZTG, WB, ZFV

Osservazioni, critiche, proposte:

- Porre domande orali durante un esame pratico è ammissibile, purché servano a dimostrare le competenze operative acquisite [ZG, GLRS; VSFB].
- Le domande orali non devono decurtare la parte pratica dell'esame (guida nel traffico) [SMFV; am, APSR-JU, Drive, ERFA, Forster, T., FRE, FS-PostAuto, jw, mm, MonAll, MonLin, MonLui, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, Val, VSFB, VSZG, VSZTG, ZFV].
- Il numero delle domande d'esame e i temi d'esame devono essere chiaramente definiti [VSFB; APSR-JU, VSZG.]

Contrari: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZH; GPPD CH, JDCVr, PS, UDC; asa, ASTAG, ATE - VCS, cp, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, OV JU, Pro Velo, ASMC; Abegglen, P., ACS VD, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., FahrEng, FGLWFL, FS-Fur, FVO, FZ, fzl, Hediger, J., IG BS, KBAV, NGO, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VAZ, VerTug, VfV, WAB ZH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Non corrisponde al diritto europeo. Emanare una regolamentazione speciale a livello svizzero appare inutile oltre che inopportuno [AG]
- Le domande orali disturbano sia gli esperti della circolazione sia gli esaminandi, impedendo loro di svolgere correttamente gli esami pratici di conducente [AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- Le domande orali causano problemi linguistici e di comprensione [TI] e quindi disparità di trattamento [ASMC; ASMCTI, aw, Buchli, K., FahrEng, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VfV], rendendo alle volte addirittura necessario l'accompagnamento da parte di un interprete [AG, AI, AR, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU]. Vanno pertanto verificate con domande orali solo le operazioni pratiche più elementari [BE].
- L'esame teorico e l'esame pratico di conducente devono rimanere chiaramente distinti [AI, VD; GPPD CH, JDCVr; cp].
- L'esame pratico di conducente non deve risultare decurtato dalle domande orali [BE; UDC; ASTAG, ASMC; ASMCTI, Abegglen, P., ACS VD, aw, FGLWFL, FS-Fur, FVO, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VfV] o, se sì, non sensibilmente [IG WAB CH; fzl, VAZ, VerTug, ZVS AG, 2PA].
- Gli ambiti tematici in oggetto non sono più trattati nel nuovo corso di teoria della circolazione, per cui le competenze operative richieste per superare l'esame pratico di conducente non sono più trasmesse in nessun modulo obbligatorio [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Ci si chiede quale influenza abbiano le risposte dei candidati sul risultato dell'esame [VD; ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VfV].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL; CH Städte, USC; ACVS, upi, QAED, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Grisca WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, PostAuto, Reasco, SanA, SoB, SRC, ssb, SSK, VSGP

#### 4.3.1.3 Esame pratico di conducente

Siete d'accordo con la nuova metodologia d'esame (art. 74 in combinato disposto con all. 11 cifra VI)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	2	23	0
Partiti politici	2	0	7
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	18	7	2
Altri soggetti (non consultati)	28	23	21
Totale parziale		53, di cui ASMC: 13	
<b>Totale</b>	<b>51</b>	<b>40</b>	<b>32</b>

	Sì e No	
Cantoni		
Partiti politici		
Associazioni mantello		
Altre organizzazioni (consultate)	1	
Altri soggetti (non consultati)	6	
Totale parziale	7, di cui IG WAB CH: 5	
<b>Totale</b>	<b>2</b>	

Favorevoli: SG, SO; PS, UDC; USAM; ACS, AGVS, ATE - VCS, ASTAG, upi, SPIA, FMS, FRE, moto, Pro Velo, RC, SMFV, StVA TI, SVLT, SVSP, TCS, VSFB, 2rad; Agro, am, APSR-JU, Deuschle, F., Drive, ERFA, FL BeO, Forster, T., Gusev, A., Hediger, J., ifB, IG BS, jw, Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, NGO, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, Val, VSZG, VSZTG, ZFV

#### Osservazioni, critiche, proposte:

- Formulare l'allegato 11 cifra VI.1 lettera d in forma facoltativa, senza prescrivere a livello di diritto federale l'obbligo per l'esperto della circolazione di sedere dietro al candidato durante gli esami pratici di conducente per la guida per motoveicoli [SG].
- L'obbligo, ora sancito a livello di diritto federale, di sedere dietro al candidato invece che seguirlo su un altro veicolo è accolto favorevolmente, in quanto garantisce una migliore valutazione della prova. La guida accompagnata dovrebbe durare almeno 30 minuti per tutte le categorie di motoveicoli [SO].
- All. 11 cifra VI.2: Data l'ampia accezione in cui sono intese nel diritto federale le superfici destinate alla circolazione pubblica, un percorso per motoveicoli in un'area chiusa al traffico non è realizzabile che in pochissimi Cantoni [SG, SO].
- Appoggiamo la proposta di uniformare a livello svizzero la corsa d'esame per motoveicoli svolgendola in un'area chiusa al traffico, in quanto ciò sottolinea la centralità di questo esercizio all'interno dell'esame pratico per motoveicoli [PS; ATE - VCS, upi, Pro Velo].
- All. 11 cifra VI.2 lett. a-e: Si suggerisce di descrivere le manovre da eseguire sul percorso per motoveicoli in analogia al numero 12 delle Direttive asa n. 7 [SG, SO].

L'upi accoglie con favore il fatto che in futuro la valutazione non poggia più sul numero di errori commessi, bensì sulle competenze acquisite. Questo approccio consente non solo di spingere l'allievo conducente a una maggiore autonomia, ma anche di verificare la sua capacità di prendere decisioni e far fronte a compiti supplementari, cosa che presuppone tuttavia una modalità equa e affidabile per valutare queste competenze in sede d'esame [PS; ATE - VCS, upi, Pro Velo; NGO].

- Sostituire gli articoli 75 e 76 capoverso 1 con l'articolo 12a OAC vigente, altrimenti, dovendo verbalizzare nel dettaglio lo svolgimento dell'esame pratico, gli esperti della circolazione non sono praticamente più in grado di svolgerlo correttamente [SO].
- L'idea del verbale d'esame elettronico è accolta con grande favore, in quanto favorisce l'uniformazione delle procedure e dei requisiti d'esame a livello cantonale [PS; ATE - VCS, upi, Pro Velo].

Contrari: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, cp, CDDGP, MFK BS, OV JU, QAED, ASMC; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, ASMCTI, aw, BEOwab, Buchli, K., FahrEng, FGLWFL, FS-PostAuto, FZ, fzl, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VAZ, VerTug, VfV, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZVS AG, 2PA

#### Osservazioni, critiche, proposte:

- All. 11 cifra VI.1 lett. d: Spetta ai Cantoni decidere se durante gli esami pratici per la guida di motoveicoli l'esperto della circolazione debba sedere dietro il candidato [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU]. Non è affatto provato che accompagnare il candidato sul sedile posteriore migliori la valutazione o la qualità dell'esame [BE; cp]. Comporta solo un pericolo inutile per gli esperti della circolazione. A parte una sola eccezione, questa modalità d'esame non è contemplata in nessuno degli Stati limitrofi [BE]. I diversi rapporti di peso e statura tra candidato ed esperto possono creare disparità di trattamento in sede d'esame [BE, NE], senza contare che impediscono anche di mantenere una certa distanza fisica tra i due [BE, GE, NE]. Poiché grazie alla semplificazione dei requisiti concernenti i veicoli d'esame di categoria A et A2 è ora possibile sostenere gli esami con il motoveicolo utilizzato per la scuola guida, esigere un motoveicolo biposto adattato allo scopo costringerà nuovamente i candidati a noleggiare un motoveicolo già predisposto, cosa che sarebbe in contraddizione con la predetta misura [NE].
- All. 11 cifra VI.1 lett. d: Sotto il profilo della sicurezza stradale appoggiamo esplicitamente l'introduzione a livello di diritto federale dell'obbligo di sedere sul veicolo d'esame [GR]. Nelle categorie superiori, oltre ad essere nell'interesse della sicurezza stradale, la misura è anche in linea con la volontà di rendere gli esami più impegnativi al fine di ridurre il numero di incidenti [ZG].
- L'esperto della circolazione non deve fare da passeggero durante l'esame pratico per l'ottenimento di una licenza di condurre di categoria A o A2: troppi i rischi per la sicurezza e troppo grande anche il rischio che vi siano disparità di trattamento a seconda del candidato e dell'esperto in questione [VD].
- Tutto ciò significa anche dover aumentare considerevolmente il numero di esperti per esame, il che è poco praticabile anche dal punto di vista economico, tanto più che niente prova che questa misura ne migliori l'efficacia [cp].
- All. 11 cifra VI.2: Data l'ampia accezione in cui sono intese nel diritto federale le superfici destinate alla circolazione pubblica, un percorso per motoveicoli in un'area chiusa al traffico non è realizzabile che in pochissimi Cantoni [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- All. 11 cifra VI.2 lett. a - e: Si suggerisce di descrivere le manovre da eseguire sul percorso per motoveicoli in analogia al numero 12 delle Direttive asa n. 7 [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- All. 11 cifra VI.2: È importante eseguire tutte le manovre su un terreno chiuso al traffico (gimcana) prima di far compiere ai candidati la prova di guida su strada. Un candidato che si dimostrasse troppo poco sicuro sul percorso non andrebbe in effetti ammesso alla circolazione [JU; OV JU].
- Sostituire gli articoli 75 e 76 capoverso 1 con l'articolo 12a OAC vigente, altrimenti, dovendo verbalizzare nel dettaglio lo svolgimento dell'esame pratico, gli esperti della circolazione non sono praticamente più in grado di svolgerlo correttamente [AG, AI, AR, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- Sostituire l'articolo 75 con l'articolo 12a OAC (documentare tutte le competenze) [GL].

- All. 11 cifra VII: Occorre garantire che nell'esame le competenze vengano verificate in modo esaustivo (e in tutti i Cantoni/uffici della circolazione). La mancata acquisizione di uno stile di guida eco-compatibile ed efficiente sul piano energetico deve essere considerata un criterio vincolante di fallimento della prova [QAED].
- Mentre i veicoli d'esame dei maestri conducenti devono essere equipaggiati con doppio pedale e specchietto supplementare conformemente all'articolo 10 OFoG, in quelli degli accompagnatori privati non è neppure necessario che gli esperti della circolazione riescano a raggiungere il freno a mano. Tutti gli allievi conducenti devono sostenere l'esame con un maestro conducente o con un veicolo per la scuola guida. I diversi requisiti in fatto di equipaggiamento dei veicoli incidono fortemente sulla scelta del percorso d'esame, che è, come noto, un fattore determinante per valutare in modo uniforme le competenze operative dei candidati [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VfV].

Favorevoli e contrari: IG WAB CH; BEOwab, fzl, VAZ, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

Sì per la formazione, no per l'esame [IG WAB CH; BEOwab, fzl, VAZ, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA].

Nessun parere / Non pertinente: PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte, USC; ACVS, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., FS-Fur, FVO, Grischa WAB AG, IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, PostAuto, Reasco, SanA, SoB, SRC, ssb, SSK, VSGP

#### 4.3.1.4 Procedura di ammissione

##### 4.3.1.4.1

Siete d'accordo con la procedura di iscrizione per il conseguimento di una licenza (art. 4 in combinato disposto con all. 1 e 2)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	21	5	0
Partiti politici	2	1	6
Associazioni mantello	0	1	2
Altre organizzazioni (consultate)	13	5	9
Altri soggetti (non consultati)	44	5	25
Totale parziale	80, di cui ASMC: 24 IG WAB CH: 9		
Totale	47	17	42

Favorevoli: AG, AI, AR, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH; FDP, GLRS; AGVS, asa, ASTAG, SPIA, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, ASMC, SMFV, SVLT, TCS, VSFB; AAE-Crec, Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOwab, Deuschle, F., Drive, ERFA, FGLWFL, Forster, T., FZ, fzl, Hediger, J., ifB, IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Se il momento in cui va frequentato il corso di teoria della circolazione dovesse rimanere quello di adesso (cfr. punto 2.1.1 del questionario), la nuova procedura di iscrizione risulterebbe superflua e si potrebbe continuare ad iscriversi presentando l'attuale domanda di licenza per allievo conducente [AG, AR, BS, GR, SH, SO, NW, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].

- Non compete all'autorità d'ammissione certificare l'identità. Possono farlo solo le autorità che rilasciano le carte d'identità o i passaporti. L'identità deve essere comunque verificabile anche in ufficio, dietro presentazione di un documento d'identità ai sensi della legge sui documenti d'identità [AG].
- All. 2: Per permettere l'identificazione della persona all'esame teorico occorre che i dati personali siano corredati da una foto [FR].
- All. 1: Nell'allegato viene menzionata unicamente la curatela generale, anche se questa non è l'unica forma di curatela che può privare una persona dell'esercizio dei diritti civili [VD].
- Il luogo di lavoro non è necessariamente il luogo di dimora settimanale [VD].
- Dato che nel registro ADMAS non viene fatta alcuna iscrizione fintanto che la licenza non è stata depositata o la misura eseguita, occorrerebbe aggiungere nel numero 4 anche le «procedure in corso» [VD].
- Stralciare il periodo in cui si dice che la data dell'esame può essere riservata solo online [FR, VD].
- A lungo termine si dovrebbe poter svolgere elettronicamente l'intero processo, iscrizione inclusa. Introducendo un ID digitale si dovrebbe inoltre poter procedere elettronicamente anche all'identificazione formale della persona [FDP, GLRS].

Contrari: BE, BL, JU, NE, VS; UDC; USAM; FMS, moto, OV JU, StVA TI, 2rad; Abegglen, P., ACS VD, Buchli, K., FahrEng, FS-PostAuto

Osservazioni, critiche, proposte:

- Visto che l'entrata in vigore dell'OACP non sarà per domani, riteniamo sia imperativo procedere nel frattempo a una rielaborazione delle prescrizioni concernenti lo scambio di dati e la modulistica nella prospettiva di un passaggio all'e-government [BE].
- Le note dettagliate, specie quella in calce all'allegato 2 sotto «Attenzione», sono fuori luogo. Un attestato non dovrebbe in linea di principio contenere indicazioni generali tipo quelle di una «scheda informativa». Riservare la data dell'esame online può non essere fattibile per tutti, per cui il login e la parola d'ordine devono essere elementi facoltativi del modulo [BE]. «La data dell'esame può essere riservata solo online»: stralciare questa frase in modo da continuare a poter garantire a tutti libero accesso agli esami teorici [NE]. Ai fini dell'identificazione sarebbe ideale che sull'attestato vi fosse una foto a colori [NE].
- Art. 4 cpv. 1: D'accordo, a condizione se vi sia integrata la modifica da noi proposta [NE].
- Mantenere la procedura attuale [BL, JU; OV JU; Buchli, K., FahrEng].
- Se il momento in cui va frequentato il corso di teoria della circolazione dovesse rimanere quello di adesso così come da noi richiesto, la nuova procedura di iscrizione risulterebbe superflua e si potrebbe continuare ad iscriversi presentando l'attuale domanda di licenza per allievo conducente [VS].
- L'esame teorico di base e il corso di teoria della circolazione devono poter essere frequentati prima del raggiungimento dell'età minima. Il momento dell'iscrizione va quindi anticipato di conseguenza [UDC; USAM; FMS, moto, StVA TI, 2rad]. Gli esami teorici di base e il corso di teoria della circolazione dovrebbero essere accessibili prima dell'età minima richiesta, entro tuttavia un lasso di tempo relativamente breve in modo che le conoscenze acquisite restino ben presenti nella memoria [cp].
- Per l'ottenimento della licenza di condurre della categoria AM occorre prevedere un'opzione che permetta di scegliere se sostenere l'esame teorico di base dopo aver seguito il corso di teoria della circolazione (come per le categorie A, A2, A1) o un esame teorico di base ridotto (analogamente alla categoria M) [UDC; FMS, moto, StVA TI, 2rad].
- Far ricadere l'onere amministrativo e i costi di attuazione della misura sui formatori e sulle scuole guida, ossia sul settore privato, è inaccettabile [ACS VD].
- Non capiamo il motivo per cui l'iscrizione agli esami possa essere fatta solo online. È una misura discriminatoria, che va dunque rivista [cp].

Nessun parere / Non pertinente: PBD, PPD, PVL, GPPD CH, JDCVr, PS; CH Städte, USC; ACS, ACVS, ATE - VCS, upi, Pro Velo, QAED, RC, SVSP, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, FL BeO, Frei, E., FS-Fur, FVO, Grisca WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, MonEsch, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SoB, SRC, ssb, SSK, VSGP.

## 4.3.1.4.2

Siete d'accordo con i requisiti generali per il rilascio dei documenti (art. 3 e 5 - 8)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	19	6	1
Partiti politici	1	1	7
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	17	7	4
Altri soggetti (non consultati)	46	5	23
Totale parziale	84, di cui ASMC: 25 IG WAB CH: 9		
Totale	50	19	37

Favorevoli: AG, AI, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH; PS; USAM; AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, upi, SPIA, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, Pro Velo, RC, ASMC, SMFV, SVLT, SVSP, TCS; Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Deuschle, F., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, Forster, T., FZ, fzl, Hediger, J., ifB, IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, NGO, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Art. 3: Nel capoverso 1 lettere a – c non [bisogna] recepire la regolamentazione disposta dall'articolo 12 (residenza normale) della direttiva europea, ma far prevalere la disposizione del diritto svizzero (cfr. art. 23 Codice civile svizzero), che nella grande maggioranza dei casi permette di stabilire il domicilio in modo semplice e chiaro. Spesso la definizione della direttiva UE risulta inadeguata anche in casi evidenti come quelli in questione e vi si deve pertanto far ricorso solo laddove il domicilio non possa essere determinato in modo inequivocabile secondo la norma fondamentale svizzera [AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS]. La nuova regolamentazione sembra essere meno chiara e più complicata delle norme oggi applicate (disposizioni sul domicilio, art. 23 CCS) [TI].
- Art. 5 cpv. 1: Per applicare il requisito della certezza dell'identità occorre, come oggi, concretizzarlo nel nuovo diritto mediante istruzioni dell'USTRA [AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS] da inserire nell'allegato [SG].
- Art. 5 cpv. 3: Il secondo periodo non è comprensibile e contraddice altresì la prassi odierna (stralciare) [SO].
- Art. 5 cpv. 3: Il terzo e il quarto periodo non sono comprensibili e contraddicono altresì la prassi odierna (stralciare) [AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Art. 6: Chiediamo che la garanzia di qualità del corso di pronto soccorso resti di competenza della Confederazione [AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, UR, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- È solo nel corso di pronto soccorso che è possibile trasmettere in modo mirato le conoscenze necessarie a mettere in sicurezza il luogo dell'incidente e ad assistere i feriti fino all'arrivo dei soccorritori professionisti, evitando in determinate circostanze conseguenze più gravi [PS; ATE - VCS, upi, NGO, Pro Velo] o quantomeno riducendone al massimo il rischio [PS]. La riduzione dei tempi di intervento dei servizi di soccorso professionali non controbilancia questo vantaggio, considerato che

a seconda della situazione e del luogo dell'incidente i soccorritori professionisti possono anche tardare a giungere sul posto [PS].

- Art. 8: Nel caso dei veicoli a motore che non richiedono una licenza di condurre, il rispetto dei requisiti visivi minimi secondo l'allegato 3 non comporta alcun problema pratico pur non essendo di fatto mai controllato (stralciare il cpv. 2) [AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Art. 8 cpv. 4 lett. b e 51 cpv. 1 lett. c n. 3: Innalzare l'età della visita di controllo periodica oltre i 70 anni è problematico sotto il profilo della medicina del traffico. Va mantenuta la regolamentazione vigente [SO].

Contrari: BE, BL, JU, LU, VD, VS; UDC; cp, FMS, moto, OV JU, StVA TI, VSFB, 2rad; AAE-Crec, Abeglen, P., ACS VD, FS-PostAuto, SoB

Osservazioni, critiche, proposte:

- Art. 3: Non recepire nel capoverso 1 lettere a – c la regolamentazione disposta dall'articolo 12 (residenza normale) della direttiva europea, ma far prevalere la disposizione del diritto svizzero (cfr. art. 23 Codice civile svizzero), che nella grande maggioranza dei casi permette di stabilire il domicilio in modo semplice e chiaro. Far ricorso alla direttiva europea solo laddove il domicilio non possa essere determinato in modo inequivocabile secondo la norma fondamentale svizzera [BE, JU, VS; OV JU]. Manca il principio della competenza secondo il domicilio [VD; cp]; l'articolo 23 CC deve prevalere sulla direttiva europea [VD].
- Ci sembra una soluzione non praticabile, che potrebbe anche comportare la non ammissione di licenze di condurre estere (elusione della competenza) [BL].
- Nella formulazione si dovrebbe far riferimento solamente al domicilio, al domicilio secondario e alla dimora settimanale [LU].
- Un altro controsenso tecnocratico: chi è in grado di controllare per 185 giorni di seguito la presenza di una persona in un certo posto? Rifarsi piuttosto alla legge sul controllo degli abitanti del 1983 che fissa a 90 giorni il domicilio secondario! [Basta guardare] posteggio dell'auto, luogo d'attività e di vita principale [AAE-Crec]!
- Art. 5 cpv. 1: Per applicare il requisito della certezza dell'identità occorre, come oggi, concretizzarlo nel nuovo diritto mediante istruzioni dell'USTRA [JU, VS; OV JU].
- Art. 5 cpv. 1: Non è sufficientemente precisato il modo in cui deve essere accertata l'identità [VD; cp].
- Art. 5 cpv. 3: Ricorrere all'autorità di protezione dei minori e degli adulti solo in caso di curatela generale [BE], sebbene questa non sia l'unica forma di tutela privativa dell'esercizio dei diritti pubblici (art. 394 cpv. 2 e 396 cpv. 2 CC) [VD; cp]. La curatela è di competenza dell'autorità di protezione dei minori e degli adulti, per cui i Comuni non possono più rilasciare informazioni riguardo all'interessato. Poiché anche nella procedura attuale è contemplato l'obbligo di consultare l'autorità di protezione, l'opzione migliore sarebbe permettere nuovamente ai Comuni di rilasciare queste informazioni [BL]. Non è di competenza del servizio della circolazione sentire il candidato e il suo rappresentante legale in caso di mancato consenso all'iscrizione. È l'autorità di protezione dei minori e degli adulti che deve decidere [VD; cp].
- Art. 5 cpv. 3: Il terzo e quarto periodo non sono comprensibili e contraddicono altresì la prassi odierna (stralciare) [JU, VS; OV JU]
- Art. 7: Il capoverso 1 è incompleto, bisognerebbe modificarlo come segue: «prima e durante il periodo di revoca a tempo determinato [...], di divieto a tempo determinato [...], di sospensione [...],» [LU]. L'attestato di iscrizione non va rilasciato durante il periodo di revoca a tempo determinato della licenza per allievo conducente o della licenza di condurre, [...], [VD].
- L'acuità visiva si modifica nel corso del tempo. La regolamentazione disposta dall'articolo 8 capoverso 3 OAPC è pericolosa e negativa per la sicurezza stradale [BE, BL].
- Art. 8 cpv. 2: Nel caso dei veicoli a motore che non richiedono una licenza di condurre, il rispetto dei requisiti visivi minimi secondo l'allegato 3 non comporta alcun problema pratico pur non essendo di fatto mai controllato (stralciare) [BL, JU, LU, VS; OV JU].

- Art. 8 cpv. 3: I servizi della circolazione non hanno competenza per verificare il rispetto dei requisiti minimi; devono soltanto assicurarsi che i professionisti abbiano attestato l'idoneità o meno, con o senza occhiali [VD].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte, USC; ACS, ACVS, QAED, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, FL BeO, Frei, E., FS-Fur, FVO, Grisca WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, MonEsch, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP.

#### 4.3.1.4.3

Siete d'accordo con l'introduzione di attestati di partecipazione elettronici (art. 112 in combinato disposto con all. 9 n. 9.321)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	25	1	0
Partiti politici	5	0	4
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	22	1	5
Altri soggetti (non consultati)	46	15	14
Totale parziale	99, di cui ASMC: 24 IG WAB CH: 8		
Totale	67	17	25

Favorevoli: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; FDP, PVL, GLRS, PS, UDC; USAM; ACVS, AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, upi, SPIA, cp, FMS, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, moto, OV JU, Pro Velo, ASMC, SMFV, StVA TI, TCS, VSFB, 2rad; AAE-Crec, Abegglen, P., Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Deuschle, F., Drive, ERFA, FGLWFL, Forster, T., FS-PostAuto, FZ, Hediger, J., ifB, IG BS, jw, Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, SoB, Spatz, R., ssb, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA.

#### Osservazioni, critiche, proposte:

- All. 9 n. 9.321: Formulare questa disposizione in forma vincolante («deve») [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- Imporre all'organizzatore l'obbligo di conservare il controllo delle presenze per tre anni dopo il rilascio dell'attestato [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- All. 9 n. 9.31: Cosa succede se non si supera il test d'entrata [SH]? [Il test d'entrata] si dovrebbe poter ripetere tre volte, disciplinando il seguito della procedura dopo il terzo fallimento (ad es. periodo di attesa/sospensione di sei mesi) [SO].
- Tutti gli attestati delle formazioni obbligatorie devono essere registrati nel sistema di amministrazione, registrazione e informazione SARI [BE, BL].
- Ci si rallegra che la procedura di ammissione alla licenza di condurre si svolga il più possibile per via elettronica [GE; FDP, PVL, GLRS]. A lungo termine si dovrebbe tuttavia poter svolgere elettronicamente l'intero processo, inclusa l'iscrizione (introduzione di un ID digitale) [FDP; GLRS].
- Dal momento che gli attestati di partecipazione ai corsi devono essere verificati dalla polizia, occorre garantire che questa possa aver accesso ai relativi dati [ACVS].

- Nasconde un elevato onere amministrativo per gli organizzatori dei corsi, soprattutto per quelli che non dispongono di una banca dati elettronica. Non spetta al candidato a una licenza di condurre fornire i documenti necessari alla formazione di guida [ssb].
- Se registrata per via elettronica l'iscrizione viene elaborata in tempo reale, il che non dà il diritto di iscriversi prima dell'età minima prescritta. L'iscrizione deve obbligatoriamente avvenire solo per via elettronica e non più anche in forma cartacea [VSFB].

Contrari: LU; SVLT; ACS VD, Buchli, K., Emergency, FahrEng, FAid, fctsa, IVR-IAS, KBAV, Koh, Reasco, SanA, SRC, SSK

Osservazioni, critiche, proposte:

- L'attestato per le autorità cantonali deve essere trasmesso elettronicamente, ma l'autorità d'ammissione può ammettere/autorizzare deroghe [LU].
- Far ricadere l'onere amministrativo e i costi di attuazione della misura sui formatori e sulle scuole guida, ossia sul settore privato, è inaccettabile, tanto più che l'obiettivo di diminuire i costi della formazione per gli allievi conducenti non è né raggiunto né dimostrato [ACS VD].
- L'onere a carico degli organizzatori dei corsi è troppo elevato. Sarebbe più facile rimettere gli attestati elettronici direttamente ai partecipanti [SRC]. La questione relativa al sistema elettronico non è disciplinata in nessun punto [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, KBAV, Koh, Reasco, SanA, SRC, SSK]: cosa accadrebbe, in particolare, se ciascun Cantone scegliesse un sistema diverso da quello dell'IVR-IAS [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, Reasco, SanA, SRC, SSK]? Se elettronico dev'essere, allora l'attestato di partecipazione al corso deve essere trasmesso unicamente in formato elettronico e non essere inviato a titolo di conferma anche in formato cartaceo (ad es. all'organo di controllo) [KBAV].

Nessun parere / Non pertinente: PBD, PPD, GPPD CH, JDCVr; CH Städte, USC; ACS, RC, QAED, SVSP, VöV; DriveGR, FahrWet, FL BeO, Frei, E., FS-Fur, FVO, Grisca WAB AG, Gusev, A., KiF, ModEng, MonEsch, NGO, PostAuto, VSGP.

4.3.1.4.4

Siete d'accordo con la validità in principio illimitata della licenza per allievi conducenti accompagnati durante le corse di scuola guida (art. 11 cpv. 1)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	3	22	0
Partiti politici	3	3	3
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	9	12	6
Altri soggetti (non consultati)	6	47	20
Totale parziale		84, di cui ASMC: 22 IG WAB CH: 9	
Totale	22	53	31

Favorevoli: GE, LU, VS; FDP, GLRS, PS; USAM; AGVS, ASTAG, ATE - VCS, upi, SPIA, cp, Pro Velo, SVLT, TCS; Agro, Deuschle, F., Gusev, A., Lancashire, G., MonEsch, Spatz, R.

Osservazioni, critiche, proposte:

- L'abolizione dei limiti di validità delle licenze per allievo conducente e la priorità data al disbrigo delle pratiche amministrative tramite sportello virtuale sono importanti passi avanti, non solo per i cittadini

ma soprattutto per l'amministrazione, che vede in questo modo alleggeriti i suoi compiti [GE, VS]. Opportuno al fine di ridurre l'onere del controllo a carico dei Cantoni [FDP, GLRS].

- La possibilità di un test che certifichi l'idoneità alla guida (come ad es. quello di Schuhfried) va mantenuta. Nello specifico, il test di Schuhfried è stato non solo riconosciuto valido dal punto di vista scientifico, cosa che non si può dire incondizionatamente di tutti i test di psicologia del traffico oggi in uso, ma è ben collaudato anche nella pratica [LU, VS].
- Evita domande e incertezze quanto alla proroga o al rinnovo della licenza per allievo conducente [VS].
- La validità in principio illimitata della licenza per allievi conducenti è sicuramente una misura a sostegno della guida accompagnata a partire da 17 anni, ma occorre badare che essa serva effettivamente ad acquisire la pratica di guida necessaria [PS; ATE - VCS, upi, Pro Velo].

Contrari: AG, AI, AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH; GPPD CH, JDCVr, UDC; ACVS, asa, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, OV JU, RC, ASMC, SMFV, SVSP, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-PostAuto, FS-Fur, FVO, FZ, fzl, Hediger, J., ifB, jw, KBAV, mm, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, SoB, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA.

Osservazioni, critiche, proposte:

- A livello europeo si va tendenzialmente verso il rilascio di patenti di guida di validità limitata [AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- Preferiamo evitare di dover gestire nei sistemi informatici licenze per allievo conducente di durata illimitata [AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- I vantaggi amministrativi legati ad una licenza per allievo conducente di durata illimitata (senza che la sicurezza stradale venga compromessa) sono evidenti [TI]. L'argomento del minor onere amministrativo è poco convincente dal momento che il carico di lavoro ricade sull'informatica [VSFB; KBAV].
- Gli allievi conducenti non devono procrastinare il conseguimento della licenza di condurre. Una durata di validità limitata dà una maggiore motivazione a conseguire la patente in tempi ragionevoli [GPPD CH, JDCVr; RC; WeiPor].
- Non c'è nessun motivo plausibile per cui la licenza per allievo conducente debba essere valida tutta la vita [AI, SO].
- C'è il pericolo che una persona guidi tutta la vita/per molti anni con una licenza per allievo conducente senza mai sostenere l'esame. [BE, BL, SG, SH, SO, SZ; UDC; ACVS, SVSP; ifB, SoB, TCS TG, VSZTG, WeiPor]. È inimmaginabile che qualcuno possa guidare per decenni accompagnato da un titolare di licenza di condurre che ha poca se non nessuna pratica di guida [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Limitare la validità della licenza a (SG: per esempio) cinque anni (UR: o alla data della visita di controllo successiva) [AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS; VSZG]. Estendere la durata di validità in modo ragionevole (ad es. di tre o quattro anni) [GPPD CH] / di tre anni [JDCVr] per favorire una certa flessibilità (studi, lavoro, servizio militare, ...) [GPPD CH]. Limitare la validità della licenza per allievo conducente a quattro anni [BE; Drive, jw, mm, ZFV], variante: a due anni [Drive, jw, mm].
- Mantenere la soluzione attuale: limitare la validità della licenza per allievo conducente a due anni [JU; FRE, IG WAB CH, OV JU, ASMC, SMFV, VSFB; Abegglen, P., am, APSR-JU ASMCTI, aw, BEOB, FGLWFL, FL BeO, ERFA, Forster T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Hediger, J., ifB, KBAV, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VerTug, VAZ, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA].
- La licenza per allievo conducente deve rimanere di durata limitata anche nel nuovo diritto ed essere valida 18 mesi [ZG].

- La proposta non è fondata dal punto di vista materiale [IG WAB CH; BEOWAB, Drive, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, ZVS AG, 2PA].
- La nuova regolamentazione trasmette un segnale sbagliato [ACVS]. Una licenza per allievo conducente di validità illimitata non va a beneficio della sicurezza stradale [BE; ACVS, RC, SVSP, VSFB; ACS-VD, FS-PostAuto, KBAV], anzi premierebbe addirittura chi non ha la volontà di dimostrare la competenza di guida in un esame [BE, TG; ACVS, SVSP]. Con una regolamentazione del genere, dopo due esami pratici non superati vale quasi la pena rinunciare a un ulteriore esame, dal momento che la guida accompagnata rimane comunque autorizzata [BL].
- La possibilità di un test che certifichi l'idoneità alla guida (come ad es. quello di Schuhfried) va mantenuta [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SG, SH, SZ, UR, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU]. Nello specifico, il test di Schuhfried è stato non solo riconosciuto valido dal punto di vista scientifico [BS, SG, UR, VD; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU], cosa che non si può dire incondizionatamente di tutti i test di psicologia del traffico oggi in uso [AG, AR, BL, BS, FR, GL, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, UR, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU], ma è ben collaudato anche nella pratica [AG, AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, UR, VD, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- Se dopo due esami falliti viene rilasciata una seconda licenza per allievo conducente, sancire chiaramente nella norma che un successivo fallimento corrisponde a un terzo fallimento dell'esame pratico di conducente [AR, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU]. Precisare nella norma che non c'è la possibilità di sostenere un terzo esame pratico di conducente [BL].
- Il testo dell'articolo 7 capoverso 2 è di difficile comprensione [AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG; asa, CDDGP, MFK BS].
- E perché mai? Tutte le altre licenze e categorie sono limitate a quattro o a 12 mesi [AAE-Crec]!

Nessun parere / Non pertinente: PBD, PPD, PVL; CH Städte, USC; ACS, FMS, moto, QAED, StVA TI, 2rad; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Grischa WAB AG, IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

#### 4.3.1.4.5

Siete d'accordo con la validità in principio illimitata di una formazione obbligatoria conclusa (art. 113)?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	5	21	0
Partiti politici	3	2	4
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	15	11	1
Altri soggetti (non consultati)	14	48	11
Totale parziale		82, di cui ASMC: 25 IG WAB CH: 7	
Totale	38	50	18

Favorevoli: BL, GE, GL, LU, VS; FDP, PS, UDC; USAM; ACS, AGVS, ASTAG, ATE - VCS, upi, SPIA, cp, FMS, moto, Pro Velo, StVA TI, SVLT, SVSP, TCS, 2rad; Agro, Deuschle, F., ERFA, Forster, T., Gusev, A., Lancashire, G., MonEsch, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, VfV, VSZG, VSZTG.

#### Osservazioni, critiche, proposte:

Semplificazione [BL] / ottimizzazione [GE], che non deve tuttavia compromettere la sicurezza stradale [BL]. Soluzione valida al fine di ridurre l'onere del controllo a carico dei Cantoni [FDP].

Contrari: AG, AI, AR, BE, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH; GPPD CH, JDCVr; asa, ACVS, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, OV JU, RC, ASMC, SMFV, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Drive, Emergency, FahrEng, FAid, fctsa, FGLWFL, FL BeO, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, IG BS, IVR-IAS, jw, KBAV, Koh, mm, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), Reasco, SanA, SF, SoB, SRC, ssb, ssk, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Limitare la durata di validità a [SG: per esempio / fctsa: massimo:] cinque anni [SoB].
- Validità limitata analogamente alle licenze per allievo conducente che autorizzano corse di scuola guida accompagnate [AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG; asa, CDDGP, MFK BS], eccetto che per il corso di pronto soccorso (come finora) [SO].
- Limitare la durata di validità a quattro anni, riportandola da una licenza per allievo conducente all'altra [BE].
- Validità della formazione obbligatoria limitata a due anni [JU; OV JU, SMFV; ACS VD, am, FL BeO, FS-PostAuto, MonAll, MonLin, MonLui, Val], salvo per i corsi di pronto soccorso [JU; OV JU].
- Limitare la validità del corso di pronto soccorso a sei anni [fctsa, ssb].
- Limitare la validità del corso di pronto soccorso a cinque anni [Emergency, FAid, IVR-IAS, Koh, Reasco, SanA, SRC, SSK].
- Una formazione che non viene messa in pratica per molto tempo perde valore e i suoi contenuti d'insegnamento vanno persi [AI, NE, SO; VSFB; ACS VD, FL BeO, KBAV, ZFV]. Corso di aggiornamento con la partecipazione attiva degli assicuratori per mantenere un livello di competenze al passo con l'evoluzione del traffico e dei veicoli [AAE-Crec]!
- La validità illimitata della formazione può compromettere la sicurezza stradale [ACVS].
- No agli eterni studenti: le regole cambiano [BE; VSFB; Buchli K., FahrEng, SoB].
- Nella misura in cui la formazione non si conclude con un esame, è opportuno che le formazioni obbligatorie siano di validità limitata [WeiPor]. No, perché la competenza in materia di pronto soccorso non è verificata nell'esame pratico di conducente [Emergency, FAid, IVR-IAS, Reasco, SanA, SRC, SSK]. Una formazione deve essere conclusa dal superamento di un esame pratico di conducente per dimostrare che il candidato dispone delle competenze richieste per far fronte alla complessità e all'evoluzione della circolazione stradale [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val]. Oggi una formazione obbligatoria non deve essere ripetuta se la competenza acquisita è stata dimostrata in un esame [IG WAB CH, VSFB; BEOB, Drive, fzl, jw, KBAV, mm, VAZ, VerTug, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA]. Sì, nella misura in cui si è superato un esame pratico di conducente [SMFV; ZFV].
- Dover dimostrare nell'esame pratico di conducente di saper guidare con sicurezza un veicolo a motore non tiene conto del rischio legato alle corse di scuola guida accompagnate. Ripetere la formazione obbligatoria favorisce la sicurezza stradale [VSFB].

Nessun parere / Non pertinente: PBD, PPD, PVL, GLRS; CH Städte, USC; QAED; DriveGR, FahrWet, Frei, E., FS-Fur, Grischa WAB AG, Hediger, J., KiF, ModEng, NGO, PostAuto, VSGP

4.3.1.4.6

Siete d'accordo con la validità in principio illimitata di un esame teorico superato (art. 66)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	5	21	0
Partiti politici	3	2	4
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	17	8	2

Altri soggetti (non consultati)	18	36	19
Totale parziale	44, di cui ASMC: 9	67, di cui IG WAB CH: 9	
Totale	35	58	27

Favorevoli: BL, GE, GL, LU, VS; FDP, PS, UDC; USAM; ACS, AGVS, ASTAG, ATE - VCS, upi, SPIA, cp, FMS, moto, Pro Velo, ASMC, SMFV, StVA TI, SVLT, SVSP, TCS, 2rad; AAE-Crec, Agro, APSR-JU, ASMCTI, aw, Deuschle, F., Forster, T., FZ, Gusev, A., Lancashire, G., MonEsch, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R., UFV, VfV, WB.

Osservazioni, critiche, proposte:

- Semplificazione [BL] / ottimizzazione [GE], che non deve tuttavia compromettere la sicurezza stradale [BL]. Soluzione valida al fine di ridurre l'onere del controllo a carico dei Cantoni [FDP].
- Tenere periodicamente i conducenti al corrente delle norme e i cambiamenti più importanti [PS; ATE-VCS, upi, Pro Velo] o sensibilizzarli alla necessità di informarsi autonomamente [PS].
- Sì, nella misura in cui si è superato un esame pratico di conducente. Le nozioni apprese e la sicurezza sviluppata nella guida attecchiscono meglio, se teoria e pratica sono il più ravvicinate possibile tra loro [ASMC, SMFV; APSR-JU, ASMCTI, aw, FGLWFL, Forster, T., FZ, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, UVF, VfV].

Contrari: AG, AI, AR, BE, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH; GPPD CH, JDCVr; asa, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, OV JU, RC, VSFB; Abegglen, P., ACS VD, BEOB, Buchli, K., Drive, ERFA, FahrEng, FL BeO, FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, fzl, Gusev, A., Hediger, J., ifB, IG BS, jw, KBAV, mm, MonAll, MonLin, MonLui, SoB, TCS AG, TCS TG, tl, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Limitare la validità a [SG: per esempio] cinque anni, analogamente alle licenze per allievo conducente che autorizzano corse di scuola guida accompagnate [AG, AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU]. L'esame teorico è valido cinque anni. No agli eterni studenti: le regole cambiano [SoB].
- Limitare la durata di validità a quattro anni [BE].
- Limitare la durata di validità a due anni [FRE, IG WAB CH, VSFB; Abegglen, P., ACS VD, am, BEOB, Buchli, K., Drive, ERFA, FahrEng, FL BeO, FS-Fur, FVO, Gusev, A., fzl, jw, KBAV, mm, MonAll, MonLin, MonLui, TCS AG, TCS TG, tl, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA]. È illusorio pensare che ad oltre 24 mesi di distanza i candidati possano muoversi in tutta sicurezza nella circolazione stradale [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val]. Le nozioni apprese e la sicurezza sviluppata nella guida attecchiscono meglio se teoria e pratica sono il più ravvicinate possibile tra loro [VerTug].
- Una formazione che non viene applicata per molto tempo nella pratica cade nel dimenticatoio e i suoi contenuti d'insegnamento vanno persi [AI, BE, NE; FL BeO, ifB, FS-Fur, FVO, RC].
- Le conoscenze delle norme della circolazione e in particolare delle novità introdotte a questo livello sono in generale lacunose, eppure è raro che si faccia ripetere l'esame teorico [VSFB; ifB].
- Vista la costante evoluzione della legislazione, bisogna sostenere un nuovo esame teorico dopo un determinato periodo di tempo [SH].
- La validità dell'esame teorico deve poter essere riportata da una licenza per allievo conducente all'altra, ma al massimo per quattro anni [BE].
- Difficile spiegare la discrepanza rispetto alle conseguenze dell'annullamento di una licenza di condurre in prova [SO].
- La validità illimitata ha senso solo se l'esame superato è quello pratico [IG WAB CH; BEOB, Drive, ERFA, Gusev, A., fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA].
- Sì, nella misura in cui l'esame superato è quello pratico [Abegglen, P., FS-PostAuto, KBAV, VSZG].

- Le nozioni apprese e la sicurezza sviluppata nella guida attecchiscono meglio se teoria e pratica sono il più ravvicinate possibile tra loro [Abegglen, P., FS-PostAuto, KBAV].

Nessun parere / Non pertinente: PBD, PPD, PVL, GLRS; CH Städte, USC; ACVS, QAED; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Grischa WAB AG, IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VS GP.

#### 4.3.1.5 Garanzia della qualità

Siete d'accordo con le misure minime proposte (art. 136 - 140 in combinato disposto con all. 9 n. 8 e 9)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	4	21	1
Partiti politici	2	0	7
Associazioni mantello	2	0	1
Altre organizzazioni (consultate)	18	6	3
Altri soggetti (non consultati)	34	24	11
Totale parziale	60, di cui ASMC: 7	51, di cui IG WAB CH: 5	
<b>Totale</b>	<b>53</b>	<b>46</b>	<b>23</b>

Favorevoli: AI, JU, SG, TI; PS, UDC; USC; USAM; AGVS, ASTAG, ATE - VCS, upi, SPIA, FMS, FRE, moto, OV JU, Pro Velo, RC, ASMC, SMFV, StVA TI, SVLT, TCS, VöV, 2rad; Abegglen, P., ACS VD, Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, Deuschle, F., Drive, ERFA, FGLWFL, Forster, T., FZ, Hediger, J., IG BS, jw, Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, NGO, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VSZG, VSZTG, ZFV

#### Osservazioni, critiche, proposte:

In generale:

- Le misure minime proposte andrebbero verificate sotto il profilo della periodicità [PS; ATE-VCS, upi, Pro Velo; NGO].
- La formazione dispensata mediante modulo di e-learning può essere computata nell'insegnamento in aula, purché non ne risenta la qualità della formazione e del perfezionamento nel suo insieme [RC].

Art. 136 in combinato disposto con all. 9 n. 8 e 9:

- L'esperienza fatta in materia di garanzia della qualità dei corsi di perfezionamento obbligatori ha mostrato che una formulazione troppo vaga dei requisiti prescritti dalla Confederazione può dare adito a interpretazioni differenti e creare quindi disparità tra i soggetti coinvolti. Un'esposizione più lineare degli standard di qualità e delle disposizioni esecutive potrebbe risparmiare alle autorità di vigilanza un onere considerevole (necessità di supplire alle carenze, lotta agli abusi) [SG, TI].
- I presupposti per lo svolgimento degli audit sono descritti in maniera troppo poco concreta ai fini di una loro implementazione pratica. Occorrerebbe eventualmente valutare se, anziché negli articoli 137-139, non sarebbe più opportuno enumerare tutti i compiti in materia di garanzia della qualità in un unico articolo, inserendovi un rimando alle disposizioni esecutive (da disciplinare nell'allegato o in istruzioni vincolanti dell'USTRA) [SG].
- I collaboratori degli uffici della circolazione stradale attivi a livello di asa dovrebbero poter continuare a svolgere gli audit degli organizzatori e dei docenti dei corsi di formazione e di perfezionamento di cui all'articolo 136 capoverso 2 [JU, SG; OV JU].

- Appoggiamo la possibilità di delegare la garanzia di qualità e auspichiamo che la delega venga attribuita a un'organizzazione di portata nazionale [PS; ATE-VCS, upi, Pro Velo; NGO].
- Il numero massimo di audit per persona deve essere stabilito in unità di tempo [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].

Art. 136 e 139: [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV]:

- Formazione, perfezionamento ed esame di verifica dei maestri conducenti: Gli uffici della circolazione non sono in grado di verificare le competenze dei maestri conducenti, per cui tale compito deve essere imperativamente svolto da esperti attivi nell'ambito degli esami professionali federali.
- Il numero di formatori alla guida responsabili di un allievo conducente di categoria C va limitato al massimo a tre.
- Gli esami di controllo devono essere delegati all'organizzazione del mondo del lavoro responsabile degli attestati professionali federali.

Art. 138 in combinato disposto con all. 9 n. 8 e 9

Chiediamo una riduzione della periodicità [PS; ATE - VCS, upi, Pro Velo; NGO]. È più appropriato svolgere l'esame di verifica con cadenza triennale [ATE - VCS, upi, Pro Velo; NGO].

Art. 140 in combinato disposto con all. 9 n. 8 e 9

Il controllo di qualità degli esami di guida deve restare di competenza dei Cantoni, nel quadro di audit interni [JU; OV JU].

Contrari: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, QAED, VSFB; AAE-Crec, BEOWAB, Emergency, FAid, fctsa, FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, fzl, ifB, IVR-IAS, KBAV, Koh, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VAZ, VerTug, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

Art. 136 in combinato disposto con all. 9 n. 8 e 9:

- Mancano gli standard di qualità. Tali standard, così come lo svolgimento della garanzia della qualità, dovrebbero essere identici per tutti i settori, a prescindere dai requisiti specifici [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Le direttive concernenti la sorveglianza e la garanzia della qualità del perfezionamento obbligatorio emanate il 18 gennaio 2013 d'intesa con l'Ufficio federale delle strade dovrebbero essere adeguate alle disposizioni dell'OAPC e convertite in istruzioni dell'USTRA [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- La competenza in materia di garanzia della qualità dei corsi di pronto soccorso va lasciata alla Confederazione [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR; VD, VS, ZG; asa, CDDGP, MFK BS]. Il trasferimento di questi compiti ai Cantoni non ci appare né necessario né opportuno [GR]. I servizi della circolazione non hanno competenza in materia [VD].
- Art. 136 cpv. 2 lett. f: Il compito deve essere attribuito alle organizzazioni del mondo del lavoro competenti, in modo che possa essere svolto, come ora, senza il coinvolgimento dei Cantoni [AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Art. 136 cpv. 3: Se le autorità cantonali delegano compiti di garanzia della qualità a un'organizzazione terza, sarebbe più opportuno che la notifica venisse fatta da quest'ultima organizzazione [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Perché zavorrare di nuovo la barca sul lato dei maestri conducenti piuttosto che riaffermarne l'importante funzione pedagogica e formativa? Perché, in più, imporre loro una giornata di perfezionamento supplementare? [AAE-Crec]
- La garanzia di qualità dei maestri conducenti rientra fra i compiti di sorveglianza dell'Associazione Svizzera dei Maestri Conducenti.

Art. 137 in combinato disposto con all. 9 n. 8 e 9:

- I collaboratori degli uffici della circolazione stradale attivi a livello di asa dovrebbero poter continuare a svolgere gli audit degli organizzatori e dei docenti dei corsi di formazione e di perfezionamento di cui all'articolo 136 capoverso 2. Senza il ricorso a queste «risorse asa» la garanzia della qualità proposta non è attuabile sotto il profilo del personale e comporterebbe costi enormi, se a questo si somma che ora gli esperti di garanzia della qualità devono in più soddisfare anche le esigenze dell'articolo 138 capoverso 3 [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR; VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].

Art. 138 in combinato disposto con all. 9 n. 8 e 9:

- Cpv. 1: Se l'articolo 138 viene mantenuto, si dovrebbe stralciare il periodo concernente i corsi di pronto soccorso così come da noi richiesto in merito alla domanda 3.1.1 del questionario [BL, BS, FR, GR, NE, NW, SZ, TG, UR, VS, ZG; asa, CDDGP, MFK BS].
- Effettuare gli audit «almeno una volta ogni cinque anni» non è sufficiente, nemmeno con un sofisticato sistema di pianificazione. Occorre garantire la regolarità degli audit [QAED].

Art. 137 – 139:

- L'esperienza fatta in materia di garanzia della qualità dei corsi di perfezionamento obbligatori (formazione complementare in due fasi dal 2005, perfezionamento dei maestri conducenti dal 2007 e perfezionamento degli autisti dal 2009) ha mostrato che una formulazione troppo vaga dei requisiti prescritti dalla Confederazione può dare adito a interpretazioni differenti e creare quindi disparità tra i soggetti coinvolti. Un'esposizione più lineare degli standard di qualità e delle disposizioni esecutive potrebbe risparmiare alle autorità di vigilanza un onere considerevole (necessità di supplire alle carenze, lotta agli abusi) [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR; VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- I presupposti per lo svolgimento degli audit sono descritti in maniera troppo poca concreta ai fini di una loro implementazione pratica. Occorrerebbe eventualmente valutare se, anziché negli articoli 137-139, non sarebbe più opportuno enumerare tutti i compiti in materia di garanzia della qualità in un unico articolo, inserendovi un rimando alle disposizioni esecutive (da disciplinare nell'allegato o in istruzioni vincolanti dell'USTRA) [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR; VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Il cumulo dei diversi audit va contenuto entro limiti ragionevoli [IG WAB CH; fzl, VAZ, VerTug, ZVS AG, 2PA] e limitato a un numero massimo [VSFB]. Il numero massimo di audit per persona durante un periodo di cinque anni va limitato a un audit (salvo nel caso in cui vengano riscontrate delle carenze) [IG WAB CH; BEOWAB, fzl, VAZ, VerTug, ZVS AG, 2PA].

Art. 140 in combinato disposto con all. 9 n. 8 e 9:

- Art. 140 cpv. 1 lett. b: Limitarsi alle prescrizioni dell'allegato IV numero 4.1.3 della direttiva 2006/126/CE senza inasprirle [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS]. La sorveglianza in questione è inoltre attuabile all'interno dei Cantoni solo se può essere svolta da esperti della circolazione dei rispettivi uffici della circolazione che soddisfino i requisiti di cui all'articolo 138 capoverso 3 [AG, AR, BL, BS, FR, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS]. Le misure proposte in relazione al perfezionamento e al controllo di qualità degli esperti della circolazione non sono affatto proporzionali, considerato il contributo che può dare un esame di guida al miglioramento della sicurezza stradale [BE].
- I Cantoni non potrebbero garantire, nella frequenza proposta, un controllo della qualità totalmente indipendente di tutti i propri esperti della circolazione. L'esternalizzazione a terzi sarebbe sì possibile, ma genererebbe costi enormi e una burocrazia insostenibile [BE].

All. 9 n. 8.1111:

L'espressione «gestione irreprensibile», utilizzata già oggi, è troppo poco specifica ai fini dell'attuazione: stralciare o riformulare. I dettagli potrebbero essere disciplinati mediante istruzioni dell'USTRA. È ad esempio imperativo definire quali siano le capacità tecniche e pedagogico-didattiche «richieste» o quali certificati di formazione (ad es. FSEA 1) si debbano fornire [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].

All. 9 n. 8.1116:

- La garanzia della qualità non dovrebbe applicarsi solo a maestri conducenti e agli esperti, ma anche agli accompagnatori privati (i genitori), che nel nuovo piano di formazione si assumono il grosso del lavoro di formazione [FL BeO].

All. 9 n. 8.112:

- Il termine «contratto di lavoro» è troppo restrittivo, in quanto gli organizzatori di corsi di pronto soccorso hanno modelli aziendali diversi. Il punto è far sì che siano rispettati i regolamenti e il diritto vigente. Delimitare gli strumenti contrattuali non serve [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, KBAV, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK].
- Disporre di un'assicurazione di responsabilità civile professionale che copra il periodo di riconoscimento è eccessivo, giacché nel corso dello stesso periodo le assicurazioni possono sempre essere disdette [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, KBAV, SanA, SRC, SSK]. Sarebbe sufficiente disporre di un'assicurazione di responsabilità civile professionale al momento del riconoscimento/della sottoscrizione del contratto [Emergency, FAid, IVR-IAS, KBAV, SanA, SRC, ssb, SSK].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte; ACS, ACVS, SVSP; DriveGR, FahrWet, Frei, E., Grischa WAB AG, Gusev, A., KiF, ModEng, PostAuto, VfV, VSGP, WB.

#### 4.3.1.6 Modifiche delle categorie delle licenze di condurre

##### 4.3.1.6.1

Siete d'accordo che le definizioni delle categorie di motoveicoli AM, A1, A2 e A siano riprese autonomamente dalla direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida (art. 12, 14 cpv. 3, 15 cpv. 3 e 17 cpv. 2)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	21	4	1
Partiti politici	2	0	7
Associazioni mantello	1	1	1
Altre organizzazioni (consultate)	19	4	5
Altri soggetti (non consultati)	33	17	21
Totale parziale	76, di cui ASMC: 8 IG WAB CH: 8		
<b>Totale</b>	<b>60</b>	<b>26</b>	<b>35</b>

Favorevoli: AG, AI, AR, BE, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; PS, UDC; USAM; ACVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, upi, cp, FMS, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, moto, Pro Velo, RC, ASMC, StVA TI, SVSP, TCS, VSFB, 2rad; AAE-Crec, ACS VD, Agro, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Deuschle, F., ERFA, FGLWFL, FS-Fur, FVO, FZ, fzl, Gusev, A., Hediger, J., KBAV, Lancashire, G., OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

Art. 12:

- Nell'articolo 12 vanno definite tutte le categorie (comprese le categorie M, AM e A con tanto di potenza del motore, cilindrata e velocità massima) in uno spirito di servizio all'utenza [GR; ACVS].
- Le informazioni relative alle categorie dovrebbero essere complete. Un rimando all'OETV, in cui sono riportati questi dati, è troppo complicato e difficile da capire per un profano e fa sorgere numerose domande a livello pratico [BE].

- La categoria AM comprende anche le motoleggere, che dovrebbero quindi essere riportate anche nella descrizione delle categorie [BE].
- Nell'articolo sono definite con precisione le categorie di motoveicoli A1 e A2, ma non le categorie M, AM e A, per le quali occorre cercare le definizioni legali in altri articoli o ordinanze, cosa che non è d'aiuto agli utenti [ZH].
- Sì, salvo che per i 400 cm<sup>3</sup> previsti per la categoria A2: modificare con 220 cm<sup>3</sup> [ASMC; ACS VD, APSR-JU, ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, UFV, VerTug].

Art. 13 e 14:

- Art. 13 e 14 cpv. 2: Qui si deve esigere solo un esame teorico di base adattato al tipo di veicolo [AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Guidare un quadriciclo leggero a motore solo a 18 anni compiuti è ragionevole. Guidare a 14 anni un convoglio rimorchiato da 40 tonnellate con la categoria G dopo aver frequentato un corso di guida di trattori di due giornate, in cui il secondo giorno si traina un piccolo rimorchio vuoto, è invece estremamente discutibile in un'ottica di sicurezza stradale [Agro]!

Art. 15 – 17:

Insieme alle categorie per ciclomotori non devono essere concesse anche categorie per autoveicoli (ad es. cat. F) [AG, AR, BS, GL, NE, NW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].

Contrari: BL, JU, LU, VD; USC; SPIA, FRE, OV JU, SMFV; Abegglen, P., am, Buchli, K., Drive, FahrEng, Frei, E., ifB, IG BS, jw, KiF, mm, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val, ZFV

Osservazioni, critiche, proposte:

Art. 12:

- Le categorie in questione devono continuare ad autorizzare la guida di un trattore (rilascio automatico della categoria G). Il corso di guida di trattori non deve essere obbligatorio [USC].
- Cambiare 400 cm<sup>3</sup> con 220 cm<sup>3</sup> nella categoria A2 [SMFV; Abegglen, P., Drive, jw, mm, ZFV].

Art. 13 e 14:

- Art. 13 et 14 cpv. 2: Qui si deve esigere solo un esame teorico di base adattato al tipo di veicolo [BL, JU; OV JU].
- Art. 14 cpv.1: L'età minima è di 14 anni [JU; OV JU].
- Art. 14 cpv. 3: La licenza di condurre della categoria AM non dovrebbe dar diritto alla categoria F prima dei 16 anni [JU; OV JU].
- La categoria AM è superflua. L'età minima non si concilia, a nostro avviso, con la sicurezza stradale. Se dovesse tuttavia passare la proposta di abbassamento, si dovrebbe autorizzare la guida a 16 anni anche degli autoveicoli con velocità fino a 45 km/h. I genitori considerano infatti che i veicoli a due ruote siano più pericolosi da guidare che quelli a quattro [BL].
- Le categorie M e AM non richiedono alcuna formazione obbligatoria, cosa che non migliora la sicurezza. I giovani che utilizzano veicoli delle categorie M e AM dovrebbero seguire un'introduzione pratica di base di una durata di minimo quattro ore nel corso dei primi quattro mesi di validità della licenza per allievo conducente [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].

Art. 12 – 14:

- Non è logico possedere la categoria M (che peraltro non esiste in Europa) a 14 anni, la categoria AM a 15 anni e la categoria A1 a 16 anni. Bisogna sopprimere la categoria M e sostituirla con la categoria AM a 14 anni (cosa possibile secondo le direttive europee) [VD].
- Durante un esame pratico è pericoloso far circolare nel traffico un gruppo di veicoli di categoria AM, vista la ridotta velocità e il conseguente rischio di intralcio alla circolazione. L'esame pratico dovrebbe essere sostituito da un esame teorico adattato al tipo di veicolo e una formazione pratica di base [VD].

## Art. 12 – 14:

Il fatto che la categoria F dia automaticamente diritto anche alla categoria G vanifica l'intenzione di migliorare la formazione dei conducenti di veicoli agricoli (futura obbligatorietà del corso di guida di trattori per la categoria G). Nelle categorie AM, A1, A2 e A non dovrebbe dunque essere compresa anche l'autorizzazione alla categoria F [SPIA].

## Art. 15:

- Art. 15 cpv. 2: La validità della licenza per allievo conducente deve rimanere disciplinata come nell'attuale articolo 16 OAC [JU; OV JU].
- Art. 15 cpv. 3: È indispensabile che la formazione pratica di base per la guida di motoveicoli sia dispensata nel minor intervallo di tempo possibile [JU; OV JU].
- L'età minima deve essere di 16 anni [VD].
- È un azzardo «dare» a dei sedicenni moto di cilindrata superiore a 50 cm<sup>3</sup>. È infatti scientificamente provato (psicologia dello sviluppo) che fino ai 16 anni i giovani hanno difficoltà ad assumersi la responsabilità delle proprie azioni. Si teme quindi un aumento degli incidenti [ifB].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte; ACS, AGVS, QAED, SVLT, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, FL BeO, Forster, T., Grischa WAB AG, IVR-IAS, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP, WB.

## 4.3.1.6.2

Siete d'accordo che la classificazione nelle categorie B, C1, D1, C e D non si basi più sul numero di «posti a sedere» ma sul numero di «posti» (art. 18, 22 e 28)?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	25	0	1
Partiti politici	2	0	7
Associazioni mantello	2	0	1
Altre organizzazioni (consultate)	20	2	6
Altri soggetti (non consultati)	46	4	24
Totale parziale	95, di cui ASMC: 26 IG WAB CH: 9		
<b>Totale</b>	<b>60</b>	<b>6</b>	<b>39</b>

Favorevoli: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; PS, UDC; CH Städte, USAM; ACVS, AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, upi, SPIA, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, OV JU, Pro Velo, RC, ASMC, SMFV, SVLT, SVSP, TCS, VSFB; ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, Forster, T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Gusev, A., IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA.

Osservazioni, critiche, proposte:

- Questa nuova modalità di conteggio dei posti è chiara e contribuisce alla sicurezza del diritto [AG, AR, BL, BS, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Costituisce una semplificazione ai fini dell'esecuzione dei compiti di polizia, visto che i posti in piedi hanno sempre dato adito a discussioni [CH Städte].

Contrari: cp, VöV; AAE-Crec, Abegglen, P., PostAuto, SoB

Osservazioni, critiche, proposte:

- Questa misura rischia di danneggiare un settore che risente già fortemente dei vincoli legislativi in vigore. Trovare degli autisti per questo tipo di trasporti diventa sempre più difficile e restiamo convinti che quelli capaci di guidare i veicoli in questione lo sono anche con quei pochi posti in piedi in più che potrebbero esserci nello spazio già ristretto del mezzo interessato [cp].
- L'articolo 28 contiene non solo una ridefinizione dei posti, ma limita anche la lunghezza del veicolo. In base all'assetto legislativo attuale, diverse imprese di trasporto pubblico impiegano al momento autisti con licenza di condurre di categoria D1 su veicoli di lunghezza non superiore a otto metri. Attualmente i veicoli vengono utilizzati per non oltre 14 anni, per cui i titolari di una licenza di condurre di categoria D1 che lavorano in imprese di trasporto in concessione devono poter condurre nel traffico di linea regionale veicoli con 16 posti a sedere e senza limitazione di lunghezza fino a dieci anni dopo l'entrata in vigore dell'ordinanza sull'ammissione di persone alla circolazione [VöV].
- L'armonizzazione con le prescrizioni UE è sostanzialmente appoggiata in quanto semplifica il traffico transfrontaliero. Tuttavia, con la nuova regolamentazione molti autisti di veicoli di categoria D1 si troveranno a non poter più essere impiegati, vuoi perché non possono vuoi perché non vogliono sostenere l'esame per la categoria D (ad es. veicoli troppo grossi). Considerato poi che la formazione per il passaggio dalla categoria D1 alla categoria comporta costi elevati per le imprese di trasporto, la soluzione ottimale sarebbe quindi quella di salvaguardare i diritti acquisiti delle persone che già lavorano con queste categorie. La categoria D1 dovrebbe, inoltre, comprendere tutti i veicoli fino a 3,5 tonnellate senza limitazione dei posti a sedere [PostAuto].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; USC; ACS, FMS, moto, QAED, StVA TI, 2rad; Agro, Deuschle, F., DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, FL BeO, Frei, E., Grisca WAB AG, Hediger, J., ifB, IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, Vfv, VSGP

## 4.3.1.6.3

Siete d'accordo con l'abrogazione del criterio secondo cui il peso totale del rimorchio non deve superare quello a vuoto del veicolo trattore per le categorie C1E e D1E (art. 22 e 28)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	24	1	1
Partiti politici	1	0	8
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	17	0	11
Altri soggetti (non consultati)	45	3	26
Totale parziale	88, di cui ASMC: 25 IG WAB CH: 9		
<b>Totale</b>	<b>54</b>	<b>4</b>	<b>48</b>

Favorevoli: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; UDC; USAM; ACVS, AGVS, asa, ASTAG, SPIA, cp, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, OV JU, ASMC, SMFV, SVLT, SVSP, TCS, VSFB; ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Deuschle, F., Drive, ERFA, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Gusev, A., IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Totalmente d'accordo! [ASTAG; FS-PostAuto]. Ci si libera così di una regolamentazione che finora è stata sempre causa di disturbo [ASTAG]
- La presente regolamentazione è quasi completamente ignorata nella pratica, ha in più poco senso ed è impraticabile [TCS].
- L'attuale regolamentazione è complessa e inutile [WeiPor].

Contrari: LU; AAE-Crec, Abegglen, P., SoB

Osservazioni, critiche, proposte:

- Per ragioni di sicurezza stradale (possibile sproporzione del veicolo trattore rispetto al rimorchio), questo punto va ancora ripensato [LU].
- Sostituire la frase in modo che sia facile da capire! Stralciare «escluso»: il numero totale di posti, autista compreso, è di 2, 5, 9, 17, 52 ecc. [AAE-Crec].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS, PS; CH Städte, USC; ACS, ATE - VCS, upi, FMS, moto, Pro Velo, QAED, RC, StVA TI, VöV, 2rad; Agro, Buchli, K., DriveGR, Emergency, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Grischa WAB AG, Hediger, J., ifB, IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VS GP, WB

## 4.3.1.6.4

Siete d'accordo con l'obbligo di possedere la categoria C1E per condurre una combinazione di veicoli, di peso totale non superiore a 12 000 kg, costituita da un veicolo trattore della categoria B e un rimorchio di peso totale superiore a 3500 kg (art. 24 cpv. 3 lett. a)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	22	3	1
Partiti politici	0	1	8
Associazioni mantello	0	1	2
Altre organizzazioni (consultate)	13	4	11
Altri soggetti (non consultati)	47	2	24
Totale parziale	82, di cui ASMC: 26 IG WAB CH: 9		
<b>Totale</b>	<b>47</b>	<b>11</b>	<b>46</b>

Favorevoli: AG, AI, AR, BE, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; ACVS, asa, SPIA, cp, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, ASMC, SMFV, SVLT, SVSP, VSFB; AAE-Crec, ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Deuschle, F., Drive, ERFA, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Gusev, A., Hediger, J., IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Art. 18: L'autorizzazione della categoria BE a trainare rimorchi con peso totale superiore a 3'500 kg è poco nota ai privati [BE].
- Trattandosi di trasporti professionali remunerati, i conducenti sono sottoposti alle stesse regole vincolanti degli autisti professionali di veicoli pesanti adibiti al trasporto di persone e di merci. Perché misure diverse per lo stesso lavoro fatto semplicemente con veicoli più leggeri? I rischi sono gli stessi in termini di tempo di lavoro, guida, fatica e concentrazione [AAE-Crec]!

- È un adeguamento alle direttive europee che garantisce la sicurezza [ACS VD].
- Con quale veicolo si prevede di svolgere la formazione? [FS-PostAuto]
- Sarebbe molto opportuno [WeiPor].

Contrari: BL, JU, LU; UDC; USAM; AGVS, ASTAG, OV JU, TCS; Abegglen, P., MonEsch

Osservazioni, critiche, proposte:

- No all'attuazione, perché non praticabile in concreto. La categoria B dovrebbe essere limitata ai rimorchi sopra i 750 kg. Tutti gli altri dovrebbero rientrare nella categoria BE [BL].
- La licenza per allievo conducente della categoria BE deve essere sempre rilasciata a tempo determinato. Un prolungamento della validità è impraticabile [BL].
- Penalizza fortemente le PMI e gli artigiani [JU, OV JU].
- Non si capisce perché ci voglia la categoria C1E: con la BE è rilasciata la C1E se si è in possesso della C1, mentre per l'esame della categoria C1E bisogna aver prima conseguito la C1 [LU].
- È un inasprimento rispetto al diritto vigente che non possiamo approvare. I rimorchi pesanti (>3,5 t) sono o raramente impiegati o trainati da veicoli della categoria B, limitatamente comunque al peso totale del convoglio di veicoli di modeste dimensioni trainabile (per motivi tecnici) dai veicoli trattori. Non è dunque necessario introdurre novità al riguardo [UDC; AGVS, ASTAG]. È un'inutile complicazione rispetto al diritto vigente che in più disorienta. Nella pratica pochi veicoli sono in grado di trainare simili rimorchi [USAM; TCS]. Troppo complicato per un comune conducente [MonEsch].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS, PS; CH Städte, USC; ACS, ATE - VCS, upi, FMS, moto, Pro Velo, QAED, RC, StVA TI, VöV, 2rad; Agro, Buchli, K., DriveGR, Emergency, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Grischa WAB AG, ifB, IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

4.3.1.6.5

Siete d'accordo che i codici 121 e 122 siano sostituiti dalle categorie P e P1 (art. 28, 33 e 34)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	24	1	1
Partiti politici	2	2	5
Associazioni mantello	2	0	1
Altre organizzazioni (consultate)	19	1	8
Altri soggetti (non consultati)	45	6	22
Totale parziale	92, di cui ASMC: 9 IG WAB CH: 8		
Totale	75	10	37

Favorevoli: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; PS, UDC; CH Städte, USAM; ACVS, AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, upi, SPIA, cp, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, OV JU, Pro Velo, RC, ASMC, SVLT, SVSP, VSFB; AAE-Crec, ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Deuschle, F., ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-PostAuto, FS-Fur, FVO, FZ, fzl, Gusev, A., Hediger, J., IG BS, KBAV, Lancashire G., MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), PostAuto, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, ZPA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Niente obbligo di conversione [UDC; AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG; AGVS, asa, ASTAG, CDDGP, MFK BS, ASMC, VSFB; APSR-JU, ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SVF ZG, UFV, VerTug, VSZG]. Apprezziamo che per le licenze di condurre già emesse in formato carta di credito non sia previsto l'obbligo di conversione [ZH].
- Il fatto che si tratti di nuove categorie e non più di «codicilli numerici» ne rafforza e ne rende più comprensibile il significato [BE; ACVS]. Finora non erano considerate categorie a sé stanti [BE].
- È essenziale per la polizia che le categorie P e P1 siano riportate nella licenza di condurre al pari delle altre categorie [CH Städte; GR, ZH; ACVS].
- Va fissata una sola categoria, ad esempio P, che deve poter essere rilasciata dopo l'esame teorico. Abolire l'esame pratico [ZG].
- Art. 33: Riteniamo che il possesso preliminare della categoria B sia un presupposto importante per garantire che i trasporti di persone siano effettuati da autisti di provata esperienza [PS; ATE - VCS, upi, Pro Velo]. Si è giustamente ovviato alla prassi attuale, di fatto incontrollabile [ATE - VCS, upi, Pro Velo].
- P = categoria principale e P1 = sottocategoria: corretto? Per ciò che concerne la qualifica professionale la definizione dovrebbe per il resto essere conforme/analogo all'OLR 2 [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SVF ZG, UFV].
- È importante che le categorie siano descritte in modo preciso (ad es. precisando i requisiti necessari per gli scuolabus) [FS-PostAuto, PostAuto].
- Art. 33: Non essendo limitata a un certo tipo di veicolo, la categoria P deve necessariamente dar diritto alla categoria P1? Se sì, aggiungere quest'ultima nel capoverso 4 [VD].

Contrari: LU; FDP, GLRS; SMFV; Abegglen, P., Drive, jw, mm, WB, ZFV

Osservazioni, critiche, proposte:

- Mantenere i codici se non sussistono motivi materiali o riorganizzare tutti i codici sotto forma di categorie (ad es. filobus). Equiparare eventualmente le categorie nel contesto di misure amministrative. Non previsto nel diritto UE [LU].
- La categoria P è superflua e va abolita come richiesto dalla mozione [17.3924](#). Né l'ulteriore esame teorico complementare e neppure l'ulteriore esame pratico supplementare apportano alcun valore aggiunto rispetto alle prescrizioni già collaudate concernenti la categoria B. Hanno essenzialmente una funzione protezionistico-fiscale e restringono il mercato ai danni dei consumatori, senza migliorare la qualità [FDP, GLRS]. Non riusciamo a capire perché, a differenza dalle categorie C e D, per la categoria P sia necessaria un'ulteriore visita medica [GLRS].
- L'utilità degli esami di verifica annuali di tecnica di guida è minima. Bisognerebbe piuttosto estendere alla categoria P il ciclo di esami di verifica normalmente previsto per i conducenti di automobili della categoria B [GLRS].
- Sì, a condizione che non vi sia obbligo di conversione [SMFV; Abegglen, P., Drive, jw, mm, ZFV].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, PVL, GPPD CH, JDCVr; USC; ACS, FMS, moto, QAED, StVA TI, TCS, VöV, 2rad; Agro, DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Grischa WAB AG, ifB, IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, Reasco, SanA, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

4.3.1.6.6

Siete d'accordo che i codici 109 e 118 siano sostituiti dalla categoria C2 (art. 22 e 25)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	23	2	1
Partiti politici	1	0	8

Associazioni mantello	2	0	1
Altre organizzazioni (consultate)	15	1	12
Altri soggetti (non consultati)	42	8	23
Totale parziale	83, di cui ASMC: 24 IG WAB CH: 8		
Totale	51	11	45

Favorevoli: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; UDC; CH Städte; USAM; ACVS, AGVS, asa, ASTAG, SPIA, cp, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, ASMC, SMFV, SVLT, SVSP, VSFB; AAE-Crec, ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOWAB, Buchli, K., Deuschle, F., ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-PostAuto, FZ, fzl, Hediger, J., IG BS, KBAV, Lancashire, G., MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Art. 22: Gli autoveicoli adibiti ad abitazione non rientrano nella nuova categoria C2. Quelli con peso totale superiore ai 3'500 kg vanno disciplinati a parte analogamente al diritto in vigore [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Niente obbligo di conversione [UDC; AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG; asa, CDDGP, MFK BS].
- Il fatto che si tratti di nuove categorie e non più di «codicilli numerici» rende meglio attuabili anche i requisiti o le misure legali, finora difficilmente applicabili per il fatto che non erano considerate categorie a sé stanti [BE].
- Si vedano le osservazioni in merito alla sostituzione dei codici 121/122 con le categorie P/P1 al punto 4.3.1.6.5 [ZH; AGVS, ASTAG].

Contrari: JU, LU; OV JU; Abegglen, P., Drive, FS-Fur, FVO, jw, mm, WB, ZFV

Osservazioni, critiche, proposte:

- Art. 23 cpv. 4: Dopo il superamento dell'esame di conducente della categoria C1 non si può concedere anche la categoria C2, perché quest'ultima comprende i veicoli d'intervento a prescindere dal peso totale e dal numero di posti [JU; OV JU]. Ciò significa che la persona interessata può ad esempio condurre un'automobile pesante adibita ad abitazione con peso totale fino a 40 t, cosa che compromette la sicurezza stradale [FS-Fur, FVO].
- Di dubbia necessità. Non previsto nel diritto UE [LU]. Molte modifiche legate alle categorie sono motivate dal diritto europeo, mentre ora, per la categoria C2, lanciamo una novità tutta svizzera [ZFV]. Non corrisponde al diritto UE [Drive, jw, mm, ZFV].
- I veicoli d'esame della categoria C2 devono in ogni caso avere un peso effettivo di almeno 12 t, che è lo stesso che deve avere anche un autocarro per la scuola guida [FS-Fur, FVO].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS, PS; USC; ACS, ATE - VCS, upi, FMS, moto, Pro Velo, QAED, RC, StVA TI, TCS, VöV, 2rad; Agro, DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Grisca WAB AG, Gusev, A., ifB, IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

4.3.1.6.7

Siete d'accordo che la categoria speciale G40 sia sostituita dalla categoria G (art. 35, 37, 67 cpv. 2 e 127 - 129 in combinato disposto con all. 9 n. 5)?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	25	0	1
Partiti politici	1	0	8
Associazioni mantello	1	1	1
Altre organizzazioni (consultate)	14	1	13
Altri soggetti (non consultati)	51	1	21

Totale parziale	92, di cui ASMC: 29 IG WAB CH: 9		
Totale	54	3	44

Favorevoli: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; UDC; USAM; ACVS, AGVS, asa, ASTAG, SPIA, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, OV JU, ASMC, SMFV, SVSP, VSF; AAE-Crec, ACS VD, Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Deuschle, F., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Hediger, J., ifB, IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSGP, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

Art. 35:

- Va chiarito se nella categoria sono intesi solamente i veicoli speciali agricoli [AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Oggigiorno vengono praticamente fabbricati solo «trattori G40» [SO; ACS VD]. L'articolo 147 capoverso 3 lettera b va dunque formulato in modo che l'attuale autorizzazione a condurre trattori a 30 km/h non venga meno, evitando che i titolari si ritrovino a dover frequentare un corso di guida di trattori secondo la nuova regolamentazione [SO].
- Per via delle loro dimensioni, i veicoli di categoria G40 diventano sempre più impegnativi da guidare e richiedono quindi maggiore perizia da parte dei conducenti. Un corso supplementare per ottenere la categoria a 40 km/h sarebbe pertanto opportuno anche nel nuovo diritto [SG].

Art. 37:

- L'età minima richiesta dovrebbe essere portata a 16 anni. In genere, i quattordicenni non dispongono ancora delle competenze necessarie per effettuare difficili manovre di guida con trattori e rimorchi [AR].
- Basta rilasciare un'unica licenza per allievo conducente, valida però 18 mesi. Anche qui bisogna inoltre parlare di esame teorico di base adattato al tipo di veicolo (cfr. art. 67) [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS]. Dover rilasciare una seconda licenza per allievo conducente dopo sei mesi è complicato e ha un impatto importante sull'attività dei servizi della circolazione. Stralciare il capoverso 3 e rilasciare una licenza per allievo conducente valida 12 o 18 mesi. Variante: la licenza per allievo conducente è prorogata di sei mesi dietro presentazione dell'attestato di partecipazione al corso [VD].
- L'obbligatorietà del corso di guida di trattori è esplicitamente appoggiata per ragioni di sicurezza stradale [ACVS, SPIA]. Il corso dovrebbe essere impostato in modo tale che anche un quattordicenne possa acquisire le competenze necessarie per guidare in modo sicuro e previdente veicoli e rimorchi molto larghi come quelli odierni, padroneggiando anche manovre difficili [ACVS].
- Considerato in particolare che il peso totale del convoglio oggi ammesso è di 40 t e che l'età minima è mantenuta a 14 anni, una combinazione di formazione teorica e pratica risulta superata [SPIA].

- La presentazione dell'iscrizione al corso di guida di trattori non è un requisito sufficiente per ricevere una seconda licenza per allievo conducente. La licenza per allievo conducente va rilasciata solo dopo aver superato un esame teorico di base di validità non illimitata [VSFB].
- Guidare a 14 anni un convoglio rimorchiato da 40 t con la categoria G dopo aver frequentato un corso per la guida di trattori di due giornate, in cui il secondo giorno si traina un piccolo rimorchio vuoto, è estremamente discutibile in un'ottica di sicurezza stradale! Il corso di guida di trattori a 14 anni deve essere limitato al veicolo trattore. I rimorchi vanno inseriti solo a partire da 16 anni ed essere carichi, in modo tale che ci si possa rendere conto della massa. All'interno delle località un autocarro viaggia quasi alla stessa velocità, ma deve rispondere a requisiti notevolmente più elevati [Agro].

Art. 127 – 129 in combinato disposto con all. 9 n. 5:

- I corsi di guida di trattori secondo l'allegato 9 sono opportuni [LU; FS-PostAuto].
- Art. 128: Prescrivere la durata dei corsi senza includere le pause (altrimenti vi sarebbero troppe divergenze d'interpretazione tra gli organizzatori quanto al significato di pause di «breve» durata) [VD].
- Art. 129: Il riconoscimento dell'organizzatore del corso non deve essere di competenza dell'autorità cantonale (difetto di competenza in ambito professionale). Il corso deve essere seguito presso un organismo riconosciuto dall'organizzazione del mondo del lavoro competente [VD].

Contrari: USC; SVLT; Abegglen, P.

Osservazioni, critiche, proposte:

- L'ammissione alla categoria G deve avvenire come finora [USC; SVLT]. Non c'è necessità d'intervento (corso di guida di trattori obbligatorio) in base all'attuale statistica degli incidenti [USC].
- La modifica proposta non corrisponde ai bisogni: solo il 20 per cento circa dei possessori della categoria G (30 km/h) acquisiscono la categoria G40 (40 km/h). Con la modifica, ogni anno circa 5'000 giovani sarebbero costretti a conseguire una categoria di licenza di condurre di cui non hanno bisogno. Anche se la maggior parte dei trattori di nuova immatricolazione vanno a 40 km/h, le versioni a 30 km/h sono ancora molto diffuse tra i mezzi usati in viticoltura e frutticoltura come pure nell'agricoltura di montagna. Sono inoltre ancora moltissimi i trattori a 30 km/h utilizzati nelle aziende agricole e sarà così anche in futuro [SVLT].

Solo osservazioni: SPIA

Sosteniamo con forza la modifica proposta.

Nell'ottica della prevenzione degli incidenti riteniamo che ammettere l'uso dei rimorchi nelle corse di scuola guida sia indispensabile, in quanto permette all'istruttore di impostare da subito la pratica di guida in funzione del traino di un rimorchio. In Svizzera vi sono oltre 100'000 rimorchi con velocità massima per costruzione di 30 km/h e solo poche migliaia a 40 km/h, il che, pur garantendo ampiamente che non si guidi a più di 30 km/h, non esime dal limitare a 30 km/h la velocità massima in caso di traino di rimorchi (inserimento del cpv. 4 nell'art. 63).

Una riduzione della velocità massima a 30 km/h è opportuna anche per il traino di attrezzi montati temporaneamente, che possono, come noto, essere larghi fino a 3,50 m.

Questa soluzione garantisce, perlomeno a termine, il mantenimento dello status quo per quanto concerne la guida di veicoli a 30 km/h e costituisce un'agevolazione per quelli a 40 km/h.

Trainare rimorchi carichi come pure attrezzi montati temporaneamente nelle corse di scuola guida è giustificabile sotto il profilo della prevenzione degli incidenti se la velocità massima consentita è di 30 km/h.

La guida e il traino di veicoli speciali resta vietato.

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS, PS; CH Städte; ACS, ATE - VCS, upi, cp, FMS, moto, Pro Velo, QAED, RC, StVA TI, TCS, VöV, 2rad; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Grischa WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSZG

## 4.3.2 Altre modifiche proposte essenziali: prima fase formativa

### 4.3.2.1 Corso di teoria della circolazione

Siete d'accordo che il corso di teoria della circolazione (art. 118 - 120 e all. 9 n. 2) debba essere frequentato prima dell'esame teorico di base (art. 15 cpv. 2, 16 cpv. 2 e 20 cpv. 2)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	3	22	1
Partiti politici	2	2	5
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	15	11	2
Altri soggetti (non consultati)	16	35	19
Totale parziale		70, di cui ASMC: 19 IG WAB CH: 9	
Totale	37	42	29

Favorevoli: AG, FR, SG; FDP, PS; USAM; ACS, AGVS, ATE - VCS, upi, SPIA, FMS, FRE, moto, Pro Velo, StVA TI, SVLT, SVSP, TCS, VSFB, 2rad; Abegglen, P., Agro, am, Deuschle, F., FL BeO, FS-PostAuto, Hediger, J., Koh, MonAll, MonLin, MonLui, Spatz, R., tl, Val, VfV, WB

#### Osservazioni, critiche, proposte:

In generale:

- Così facendo, è possibile verificare i contenuti del corso di teoria della circolazione nell'esame teorico di base [AG; FDP, PS; ATE-VCS, upi, Pro Velo; Abegglen P.]. Giusto dare più valore all'esame teorico [AG]. Scontiamo che ciò accresca anche la motivazione dei partecipanti [PS; ATE-VCS, upi, Pro Velo].
- Di fondo, niente vieta un'inversione dell'ordine di successione. Lo svantaggio è che ciò rende più difficile la registrazione nel SARI (impossibilità di identificazione univoca tramite FABER) [SG].
- Sì, ma l'insegnamento della teoria della circolazione va rigorosamente distinto dall'insegnamento delle norme della circolazione. Gli allievi conducenti che seguono il corso di teoria della circolazione in modo diligente ricevono una formazione mirata alla prevenzione degli infortuni, a una guida difensiva e al riconoscimento dei pericoli, cosa che non ha nulla a che vedere con la conoscenza delle norme della circolazione. Anticipando il corso di teoria della circolazione, i partecipanti si fanno l'idea che conoscere le norme della circolazione serva a superare l'esame pratico, cosa che non rientra assolutamente nel concetto di sensibilizzazione stradale [VSFB].
- Sì, se vi è integrato l'insegnamento delle norme della circolazione. Molti allievi conducenti superano l'esame teorico, senza conoscerle. L'insegnamento delle norme della circolazione sarebbe un utile ausilio [WB].
- Art. 15, 16 e 20 (rispettivi cpv. 2):

Al fine di armonizzare i contenuti d'insegnamento con quelli ricevuti a scuola nel quadro delle formazioni professionali di base di «autista di veicoli pesanti» e di «autista di veicoli leggeri», si deve poter frequentare il corso di teoria della circolazione e superare l'esame teorico di base prima dei 16 anni di età [ACVS].

Art. 119:

- Prescrivere l'effettiva durata della formazione (ossia senza includere le pause, per evitare discussioni quanto al significato di «pause di breve durata») [AG, FR].

- Per il buon esito del corso di teoria della circolazione basta che i quattro moduli siano ripartiti su un minimo di due giornate. Bisognerebbe quindi concedere maggiore libertà agli organizzatori quanto alla tempistica del corso [AG, FR, SG].

All. 9:

- N. 2.31: Su richiesta dall'autorità cantonale, la documentazione dovrebbe poter essere trasmessa per via elettronica (gli uffici della circolazione hanno già sviluppato un'apposita applicazione informatica) [AG, FR].
- N. 2.41, 2.42 e 2.46: Riprendere le formulazioni corrispondenti (ma più chiare e convincenti) delle istruzioni USTRA del 12 dicembre 2007 concernenti i corsi di teoria della circolazione [AG, FR, SG].
- N. 2.43: Menzionare esplicitamente la possibilità per le autorità cantonali di delegare l'approvazione del materiale didattico [AG, FR, SG].

Contrari: AI, AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; GLRS, UDC; asa, ASTAG, cp, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, OV JU, QAED, RC, ASMC, SMFV; AAE-Crec, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FS-Fur, Forster, T., FVO, FZ, fzl, ifB, IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

In generale:

Il corso di teoria della circolazione è superfluo. Basta l'esame teorico [GLRS].

Art. 15, 16 e 20 (cpv. 2 rispettivi):

- La regolamentazione proposta era già stata introdotta una volta e non aveva sortito buoni risultati, motivo per cui si era passati all'attuale sistema [AI].
- L'attuale sistema, che prevede la frequenza del corso di teoria della circolazione dopo il conseguimento della licenza per allievo conducente, ha mostrato di dare buoni risultati e andrebbe perciò mantenuto [AI, AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, OV JU, ASMC, RC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FS-Fur, FVO, FZ; BEOB, Buchli, K., Drive, ERFA, FahrEng, Forster, T., fzl, ifB, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA].
- Il corso di teoria della circolazione vive del fatto che il maestro conducente possa discutere con gli allievi gli esempi pratici e le proprie esperienze [AI, BE, GL, LU; IG WAB CH, RC; BEOB, Drive, ERFA, Forster, T., FS-Fur, FVO, fzl, jw, KBAV, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA].
- Un cambiamento dell'ordine di successione renderebbe notevolmente più difficile la registrazione nel SARI (impossibilità di identificazione univoca tramite FABER) [AR, BL, BS, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Un'alternativa potrebbe essere quella di dividere il corso di teoria della circolazione in due [BE, LU]: prima dell'esame teorico insegnamento delle norme della circolazione, dopo l'esame teorico insegnamento delle materie dell'attuale corso di teoria della circolazione [BE].
- Per la frequenza del corso di teoria della circolazione occorre prevedere un termine (come oggi per i corsi di formazione complementare o per la formazione pratica di base per la guida di motoveicoli) [KBAV] e un'età minima [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV]:  
termine di quattro mesi dopo il conseguimento della licenza di condurre in prova [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV];  
termine di sei mesi dopo il conseguimento della licenza di condurre in prova, dopodiché scade la validità della licenza di condurre in prova [BL].
- Al fine di armonizzare i contenuti d'insegnamento con quelli ricevuti a scuola nel quadro delle formazioni professionali di base di «autista di veicoli pesanti» e di «autista di veicoli leggeri», si deve poter frequentare il corso di teoria della circolazione e superare l'esame teorico di base prima dei 16 anni di età [UDC; ASTAG].

- Preferiremmo lasciare ai candidati libertà di scegliere l'ordine in cui seguire i due corsi [cp].
- Secondo il nuovo diritto si potrebbe frequentare il corso di teoria della circolazione già a 16 anni (molto tempo prima della formazione pratica) [Forster, T.].
- È irresponsabile in termini di economia aziendale limitare ancora il numero di maestri conducenti [Drive, jw, mm, ZFV].
- Si teme che il corso di teoria della circolazione venga «declassato» a semplice preparazione all'esame teorico, perdendo il significato di sensibilizzazione stradale [Buchli, K., FahrEng, ifB].

Art. 118:

Come volete inculcare nei giovani dei comportamenti di guida più sicuri e rispettosi degli altri utenti della strada se tutte queste formazioni complementari obbligatorie non comportano nessun vero controllo delle conoscenze acquisite a parte un attestato di frequenza dei suddetti corsi [AAE-Crec]!

Art. 119:

- Prescrivere l'effettiva durata della formazione (ossia senza includere le pause, per evitare discussioni quanto al significato di «pause di breve durata») [AR, BL, BS, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, cp, CDDGP, MFK BS; Drive, jw, mm, ZFV].
- Bisognerebbe prescrivere le unità didattiche non le ore. Sta ai pedagoghi decidere poi se una lezione debba durare 45 o 50 minuti [Drive, jw, mm, ZFV].
- Come si calcola la durata della formazione online [VD]?
- Cpv. 2: Per il buon esito del corso di teoria della circolazione basta che i quattro moduli siano ripartiti su un minimo di due giornate. Bisognerebbe quindi concedere maggiore libertà agli organizzatori quanto alla tempistica del corso [AR, BL, BS, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].

Art. 120:

Aggiungere i titolari dell'attestato professionale federale di maestro conducente [VD].

All. 9 n. 2:

- N. 2.31: Su richiesta dall'autorità cantonale, la documentazione dovrebbe poter essere trasmessa per via elettronica (gli uffici della circolazione hanno già sviluppato un'apposita applicazione informatica) [AR, BL, BS, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- N. 2.41, 2.42 e 2.46: Riprendere le formulazioni corrispondenti (ma più chiare e convincenti) delle istruzioni USTRA del 12 dicembre 2007 concernenti i corsi di teoria della circolazione [AR, BL, BS, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- N. 2.43: Menzionare esplicitamente la possibilità per le autorità cantonali di delegare l'approvazione del materiale didattico [AR, BL, BS, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Il contenuto del corso di teoria della circolazione andrebbe rielaborato [AR, BL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Il tema «guida ecocompatibile ed efficiente sul piano energetico» deve essere integrato in maniera appropriata nel corso di teoria della circolazione ed essere chiaramente menzionato nel corrispondente articolo [QAED].
- La prima parte del corso deve essere frequentata per prima, l'ordine delle altre può variare [Drive, jw, mm, ZFV].
- N. 2.44: Alla prima giornata di corso devono partecipare al massimo 12 persone, in seguito possono recuperare le lezioni mancate al massimo due allievi in più alla volta [Drive, jw, mm, ZFV].
- Nell'allegato 9 numero 2 va specificato cosa debba essere attestato dall'organizzatore o dal responsabile del corso (solo la presenza o la partecipazione, il raggiungimento di un obiettivo, ...) e se o come vada verificato l'eventuale raggiungimento dell'obiettivo (ad es. mediante test finale) [ASMC; KBAV].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, PVL, GPPD CH, JDCVr; CH Städte, USC; ACVS, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Grischa WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, KiF, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

#### 4.3.2.2 Libretto di formazione

Siete d'accordo con l'introduzione del libretto di formazione (art. 111, 145 cpv. 2 lett. b in combinato disposto con all. 9 n. 2.21, 9.322, 9.323, 9.324 nonché art. 15 cpv. 2 e 23f cpv. 1 dell'ordinanza sui formatori alla guida, OFoG)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	5	19	2
Partiti politici	1	4	4
Associazioni mantello	0	1	2
Altre organizzazioni (consultate)	10	12	6
Altri soggetti (non consultati)	9	46	19
Totale parziale		82, di cui ASMC: 16 IG WAB CH: 6	
<b>Totale</b>	<b>25</b>	<b>60</b>	<b>33</b>

Favorevoli: GL, LU, NE, SG, TI; PS; AGVS, ATE - VCS, upi, SPIA, FMS, moto, Pro Velo, RC, StVA TI, 2rad; AAE-Crec, Agro, APSR-JU, Deuschle, F., Hediger, J., MonEsch, Spatz, R., VfV, 2PA

#### Osservazioni, critiche, proposte:

Art. 111:

- Secondo noi, oggi come oggi, si dovrebbe poter optare tra un libretto e un'applicazione per smartphone [NE]. Fondamentalmente d'accordo, ma andrebbe tuttavia trovata una soluzione elettronica il più possibile completa [SG]. Non si afferra lo scopo del libretto né la sua utilità. Vi è da chiedersi se non si tratti di un obbligo eccessivo, che finisce anche per contraddire la volontà dell'USTRA di facilitare il ricorso alla comunicazione elettronica [TI].
- Il libretto di formazione è opportuno e indispensabile per i maestri conducenti, ma dovrebbero essere obbligati ad averlo anche gli accompagnatori privati [2PA].
- Ispirarsi al sistema francese [MonEsch].

Art. 145 cpv. 2 lett. b in combinato disposto con all. 9 n. 2.21, 9.322, 9.323, 9.324

- Gli accompagnatori privati devono sistematicamente attestare la formazione (o le competenze constatate durante la pratica di guida) a prescindere dall'età del candidato [NE].
- Stralciare il numero 9.323 [SG, TI].
- Unicamente se ad uso dei maestri conducenti. Un libretto di formazione ad uso degli accompagnatori non professionisti darebbe loro lo statuto di quasi-maestri conducenti, il che creerebbe un'ineguaglianza giuridica rispetto a quelli veri, i quali che devono seguire una formazione completa e dei corsi di perfezionamento per poter esercitare la propria professione [APSR-JU].

Contrari: AG, AI, BE, BL, BS, FR, GR, JU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; FDP, PVL, GLRS, UDC; USAM; asa, ASTAG, cp, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, OV JU, SMFV, ASMC, TCS, VSFB; Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, FS-Fur, Forster, T., FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, ifB, IG BS, jw, KBAV, Koh, Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG

Osservazioni, critiche, proposte:

## Art. 111:

- L'obiettivo che si intende raggiungere con l'introduzione del libretto di formazione è comprensibile, ma strumenti simili esistono già nella pratica su base volontaria. È quindi inutile e inopportuno creare a questo livello un obbligo che in più comporterebbe un notevole onere supplementare [AG, BL, BS, FR, GR, JU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; FDP; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- Contraddice l'obiettivo che si prefigge l'USTRA stesso, ossia favorire il più ampio ricorso possibile alla comunicazione elettronica [AG, BL, BS, FR, GR, JU, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; FDP; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- La «documentazione degli accompagnatori privati» ha il valore di un'autocertificazione sul piano della garanzia di qualità e della sicurezza della circolazione, per cui non è un obiettivo cui aspirare [SO].
- Onere amministrativo inutile [USAM; AI, VD; UDC; ASTAG; FS-Fur, FVO]. Difficile esprimersi su tale documento senza averlo visto e senza sapere in che modo sarà/dovrà essere utilizzato [VD; FDP, GLRS].
- Nelle lezioni professionali di guida, nessun valore aggiunto rispetto alla scheda di formazione già in uso. Nel caso di accompagnatori non professionali potrebbe persino indurre un falso senso di sicurezza [BE].
- Se di per sé il principio di un libretto di formazione può sembrare una buona idea, la sua implementazione rischia di essere di gran lunga troppo onerosa, specie per ottenere un risultato difficile se non impossibile da analizzare in un periodo in cui è invece prioritario cercare di semplificare le procedure [cp].
- Perché sia valido, il libretto di formazione deve contenere degli obiettivi pedagogici che il maestro conducente deve verificare durante le lezioni di guida secondo un programma di formazione preciso [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Valido per i maestri conducenti [IG WAB CH, VSFB; ACS VD, ERFA, fzl, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, ZVS AG], meno per gli accompagnatori privati (in quanto la qualità potrebbe variare molto) [IG WAB CH, VSFB; ACS VD, Drive, ERFA, fzl, jw, mm, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, ZVS AG].
- Per far sì che i giovani aspiranti conducenti decidano di cominciare precocemente la formazione di guida e far così scendere i tassi di incidenti di tutti i neopatentati nei primi due anni dopo l'esame pratico di conducente, non si deve sovraccaricare di inutili fardelli, come il libretto di formazione, questa prima fase di formazione pratica [TCS].
- La scheda di formazione attualmente in uso è sufficiente. Un libretto di formazione ad uso degli accompagnatori non professionisti darebbe loro lo statuto di quasi-maestri conducenti, il che creerebbe un'ineguaglianza giuridica rispetto ai veri maestri conducenti che devono invece seguire un formazione completa e dei corsi di perfezionamento per poter esercitare la loro professione [ASMC, SMFV, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOBAB, Drive, FGLWFL, Forster T., FZ, ifB, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VSZG, WB, WeiPor, ZFV].

## Art. 145 cpv. 2 lett. b in combinato disposto con all. 9 n. 9.323

- Se il libretto di formazione dovesse essere introdotto contrariamente a quanto da noi proposto, non dovrà essere obbligatorio per gli accompagnatori privati [AG, BL, BS, FR, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Carico amministrativo inutile per gli accompagnatori privati, per i quali deve essere in ogni caso facoltativo [PVL].
- Un libretto di formazione ha come primo effetto quello di far aumentare gli oneri amministrativi e il tempo da dedicare a questo tipo di documenti, senza nessuna garanzia di una ricaduta positiva [cp].
- Da compilare esclusivamente per via elettronica [PVL].
- Non controllabile e quindi privo d'utilità [Buchli, K., FahrEng].
- Con il libretto gli accompagnatori si considererebbero anch'essi dei maestri conducenti e si sentirebbero motivati ad anticipare agli allievi, in modo magari scorretto o incompleto, temi non ancora

toccati dai maestri conducenti nelle loro lezioni di guida, costringendo sostanzialmente questi ultimi a correggere errori e falsi automatismi invece che a insegnare [Forster, T.].

- Nella strutturazione (volume, contenuti ecc.) del libretto di formazione va necessariamente coinvolta l'organizzazione del mondo del lavoro competenet [KBAV].

Nessun parere / Non pertinente: AR, GE; PBD, PPD, GPPD CH, JDCVr; CH Städte, USC; ACS, ACVS, QAED, SVLT, SVSP, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Grischa WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, KiF, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

#### 4.3.2.3 Licenza per allievo conducente (cat. B)

Siete d'accordo che la licenza per allievo conducente di categoria B possa essere rilasciata dal compimento del 17° anno di età (art. 20 cpv. 1)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	22	4	0
Partiti politici	4	3	2
Associazioni mantello	2	0	1
Altre organizzazioni (consultate)	12	10	6
Altri soggetti (non consultati)	6	49	19
Totale parziale		66, di cui ASMC: 26 IG WAB CH: 10	
<b>Totale</b>	<b>46</b>	<b>30</b>	<b>28</b>

Favorevoli: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH; FDP, PVL, GLRS, UDC; USC, USAM; ACS, AGVS, asa, ASTAG, SPIA, cp, FMS, CDDGP, MFK BS, OV JU, SVSP, TCS; AAE-Crec, Agro, Deuschle, F., Lancashire, G., Spatz R., WB

#### Osservazioni, critiche, proposte:

- Dal momento che si può guidare solo se accompagnati, è sostenibile [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, OW, SG, SO, SZ, TG, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Cominciare a far pratica a partire dai 17 anni può migliorare la formazione di guida, perché fa acquisire esperienza [GE].
- A condizione che venga contemporaneamente introdotta una durata minima di possesso della licenza di allievo conducente [TI].
- Bisognerebbe esaminare la possibilità di introdurre una formazione tecnica di base obbligatoria di una-due ore prima che gli allievi comincino a far pratica di guida accompagnati da un privato [ACS].
- Sì, se si adotta una procedura di formazione che inquadri bene il ruolo del maestro conducente e quello dell'eventuale accompagnatore [AAE-Crec].
- Sì, ma secondo il modello tedesco o austriaco (sicurezza della circolazione) [WB].

Contrari: BE, NW, SH, UR; PPD, JDCVr, PS; ATE - VCS, upi, FRE, IG WAB CH, Pro Velo, QAED, RC, ASMC, SMFV, VSFB; Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, Baroffio, G., BEOB, Buchli, K., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Hediger, J., ifB, IG BS, jw, KBAV, mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), Schwab, A., SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VfV, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Mantenere l'attuale limite d'età / l'età minima a 18 anni [BE, NW, SH, UR; JDCVr, PS; upi, ATE-VCS, IG WAB CH, FRE, VSFB; Forster, T., Pro Velo, RC, ASMC, SMFV; Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOwab, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FS-Fur, FVO, FZ, fzl, Hediger, J., ifB, jw, KBAV, mm, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Schwab, A., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WeiPor, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA].
- Rinunciare ad abbassare l'età minima per motivi di sicurezza stradale perché:
  - non è prevista la benché minima misura d'affiancamento (ad es. formazione minima per accompagnatori) [BE; RC; ifB, VfV];
  - non si deve far prova di alcuna pratica minima di guida [BE; FS-Fur, FVO];
  - l'esame pratico di conducente potrebbe essere sostenuto a partire dal compimento del 18° anno di età, il che significherebbe che in teoria circa 40'000 neopatentati sarebbero ammessi alla circolazione sei mesi prima di adesso [PS; IG WAB CH, ATE-VCS, upi, Pro Velo, ASMC, SMFV; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOwab, Drive, DriveGr, ERFA, FGLWFL, Forster, T., FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZTG, ZVS AG, 2PA].
- In questo modo si annullerebbe almeno in parte l'effetto prodotto dall'allungamento del periodo di pratica [PS; ATE-VCS, upi, Pro Velo; Abegglen, P., Forster, T.].
- Che lo svantaggio di essere esposti ai pericoli per più tempo sia compensato dal fare scuola guida per più tempo è (estremamente) discutibile [ASMC, SMFV; APSR-JU, ASMCTI, FGLWFL, FZ; aw, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, UFV]. Non è nemmeno provato che ciò stimoli un maggiore esercizio, visto che è difficile verificare seriamente i chilometri percorsi dagli allievi [ASMC; ASMCTI, aw, Buchli, K., FahrEng, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- 18 anni è un'età giudiziosa e commisurata al grado di maturità dei giovani [IG WAB CH, RC, ASMC, SMFV, VSFB; Abegglen, P., ACS VD, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOwab, Drive, DriveGr, ERFA, FGLWFL, Forster, T., FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, TCS TA, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WeiPor, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA].
- Il modello non può garantire che i neopatentati traggano beneficio da un'esperienza di guida supplementare [FRE, IG WAB CH, RC; am, Baroffio, G., BEOwab, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, fzl, jw, mm, MonAll, MonLin, MonLui, TCS, AG, TCS TG, tl, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, ZVS AG, 2PA].
- Una soluzione di compromesso ipotizzabile sarebbe quella di far sostenere l'esame pratico di conducente della categoria B al più presto sei mesi dopo il compimento del 18° anno di età, il che significherebbe che la licenza per allievo conducente non sarebbe rilasciata prima di 17 anni e mezzo. Questo, combinato alla licenza per allievo conducente della durata di un anno, farebbe sì che il primo rilascio possibile della licenza di condurre corrisponderebbe su per giù a quello attuale [PS; ATE-VCS, upi, Pro Velo].
- L'integrazione delle due ore di pratica incentrata sulla frenata e la guida ecocompatibile non convince [IG WAB CH, ASMC, SMFV, VSFB; Abegglen, P., APSR JU, ASMCTI, aw, BEOwab, Drive, DriveGR, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG; TG), SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, ZVS AG, 2PA].
- Non tutti sono idonei a fare da accompagnatori (rischio di trasmettere errori) [IG WAB CH; BEOwab, Drive, DriveGR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA]. Ai fini di una buona formazione i privati devono fare da supporto ai maestri conducenti, non sostituirli [ZfV].
- A causa delle forti differenze tra i modelli utilizzati è impossibile fare confronti con altri Paesi [RC; Buchli K., FahrEng]. All'estero guidare a 17 anni è permesso nella maggior parte dei casi solo con un maestro conducente [IG WAB CH; WAB ZCH: o condizionatamente] [IG WAB CH; Drive, DriveGR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA].

- Non ne sussiste il bisogno a livello sociale [PPD; RC; Buchli, K., FahrEng]. Oggi, al contrario, i giovani conducenti tendono in media a lasciar passare più tempo prima di affrontare una formazione di guida [RC; Buchli, K., FahrEng].
- L'argomento del risparmio energetico non è né calzante né comprensibile [IG WAB CH; Drive, DriveGr, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, ZVS AG, 2PA]. Una possibilità valida sotto il profilo ecologico sarebbe quella di seguire delle formazioni preliminari su un simulatore, cosa per cui non occorrerebbe nemmeno una licenza per allievo conducente [Drive, jw, mm, ZFV].
- I giovani adulti dovrebbero prima imparare a gestire l'alcol, la stanchezza e i propri impulsi prima di essere messi al volante di un'auto. In Svizzera abbiamo un'ottima rete di trasporti pubblici che sarebbe bene imparassero ad usare [FL BeO].
- La Svizzera è ai vertici delle classifiche in fatto di sicurezza stradale. Non ha senso reinventare un sistema di formazione e di perfezionamento già buono. È necessario apportare adeguamenti moderati, ma passando attraverso la formazione e il perfezionamento obbligatori e la riduzione degli esami [ZFV].

Nessun parere / Non pertinente: PBD, GPPD CH; CH Städte; ACVS, moto, StVA TI, SVLT, VöV, 2rad; Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Grischa WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

#### 4.3.2.4 Formazione tecnica di base (cat. B)

Siete d'accordo con l'introduzione di una formazione tecnica di base per i candidati alla categoria B (art. 20 cpv. 2 e 121 - 123 in combinato disposto con all. 9 n. 3)?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	3	22	1
Partiti politici	2	3	4
Associazioni mantello	0	1	2
Altre organizzazioni (consultate)	10	12	9
Altri soggetti (non consultati)	6	49	17
Totale parziale		87, di cui ASMC: 14 IG WAB CH: 10	
Totale	21	63	33

Favorevoli: FR, NE, SG; PS, JDCVr; ACS, AGVS, ATE - VCS, upi, SPIA, FMS, Pro Velo, RC, SMFV, SVSP; Agro, Deuschle, F., FS-PostAuto Lancashire, G., Spatz, R., VfV

#### Osservazioni, critiche, proposte:

Art. 20 cpv. 2:

- Sì, ma al posto dei corsi della seconda fase di formazione che auspicheremmo fossero aboliti. L'ora obbligatoria prevista sul tema della frenata a fondo dovrebbe anche vertere sulle questioni legate agli incidenti tipici dei giovani e al modo per evitarli [JDCVr].
- In caso di adozione della licenza per allievo conducente a partire dai 17 anni, chiediamo un prolungamento della formazione di base [RC].

Art. 121 in combinato disposto con all. 9 n. 3:

- Prescrivere una durata minima di sette ore, meglio se di più, ma lasciando ai maestri conducenti la competenza di insegnare ciò che è necessario all'allievo quando va a svolgere le sue ore di guida obbligatorie [NE].

Art. 122 in combinato disposto con all. 9 n. 3:

- Aumentare il numero di ore [PS; ATE-VCS, upi, FS-PostAuto, Pro Velo]. Chi impara a guidare senza un maestro conducente corre il forte rischio di assimilare involontariamente dei comportamenti sbagliati. Occorre pertanto prevedere ulteriori lezioni obbligatorie con il maestro conducente, in particolare all'inizio della formazione [ATE-VCS, Pro Velo].
- Da una a due ore con un maestro conducente dovrebbero bastare [ACS].
- La maggior parte dei neopatentati impara oggi a guidare con un maestro conducente, anche se in molti casi prendendo solo un numero minimo di lezioni. Facciamo notare che, in massima parte, i maestri conducenti coprono già nel loro programma d'insegnamento i temi «frenata (d'emergenza)» e «guida ecocompatibile» o i contenuti corrispondenti. Le due lezioni previste hanno dunque solo un effetto «goccia nel mare» [SMFV].

Contrari: AG, AI, AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; FDP, GPPD CH, UDC; USAM; asa, ASTAG, cp, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, OV JU, QAED, ASMC, TCS, VSFB; Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, Baroffio, G., BEOB, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-Fur, FVO, FZ, fzl, Grischa WAB AG, Hediger, J., ifB, IG BS, jw, KBAV, mm, ModEng, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Fare una singola lezione rispettivamente sulla frenata e sulla guida ecocompatibile non è d'alcuna utilità o senso. Entrambi i temi sono già parte integrante dell'esame pratico di conducente [AG, AI, AR, BL, BS, GL, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU; ACS VD, WeiPor]. Tale formazione di base comporterebbe inoltre un onere amministrativo sproporzionato rispetto al beneficio estremamente modesto che apporta [AG, AI, AR, BL, BS, GL, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS; WeiPor].
- La frenata d'emergenza è già oggi un punto chiave dell'esame pratico di conducente [LU; Buchli, K., FahrEng, Grischa WAB AG] e uno stile di guida efficiente dal punto di vista energetico non è qualcosa che si può trasmettere all'inizio della formazione in una sola ora di tempo [LU]. La guida ecocompatibile non può essere insegnata all'inizio della formazione quando l'allievo non sa nemmeno usare il cambio. Dev'essere insegnata lungo tutta la formazione [VD].
- Gli obiettivi perseguiti non sono raggiungibili in due ore con conducenti alle prime armi [BE, VD; FRE, cp, VSFB; am, FL BEO, FS-Fur, FVO, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, QAED, tl, Val, ZFV]. Nell'OAut sono offerte delle giornate di formazione sulla guida ecocompatibile dalle finalità analoghe, ma rivolte ad un gruppo di destinatari che dispone di un'esperienza di guida nettamente superiore [FS-Fur, FVO]. L'ipotesi di una formazione di base obbligatoria comporta dei vantaggi e non viene respinta di principio. Una proposta così limitata dà un contributo irrisorio alla formazione del conducente [TI].
- Le due ore di formazione tecnica di base trasmettono un segnale sbagliato: i candidati potrebbero erroneamente pensare di aver assolto così la formazione obbligatoria e non aver quindi più bisogno di altre ore di scuola guida professionale [BE; VSFB; FL BEO].
- I requisiti concernenti l'ambiente stradale impedisce ai maestri conducenti di impartire la formazione nel corso di una lezione di guida convenzionale e richiede spesso la necessità di disporre di piazzali come quelli di cui dispongono in genere gli organizzatori di corsi di formazione complementare, il che significa che, volendo trasmettere seriamente questi contenuti, molti maestri conducenti non sarebbero neanche in grado di svolgere questa formazione tecnica di base autonomamente [BE; Forster, T.].
- Le persone devono avere anche in futuro la possibilità di prepararsi all'esame pratico di conducente solamente con insegnanti privati. È invece incontestabile che la frenata a fondo e la guida efficiente sul piano energetico vadano obbligatoriamente valutate in sede di esame pratico di conducente [FDP].
- Questa formazione obbligatoria non apporta alcun valore aggiunto. La frenata a fondo e la guida «ecologica» non devono essere oggetto di lezioni specifiche, bensì far parte della formazione di base impartita dai maestri di scuola guida [GPPD CH].

- I veicoli diventano sempre più performanti e multiformi (nuovi tipi di trazione, robotizzazione ecc.). Troppe informazioni tecniche distraggono solo dai temi effettivamente rilevanti sul piano della sicurezza quali le norme della circolazione e lo stile di guida. La formazione di base complica la procedura e dà l'impressione di essere solo un pretesto per far soldi. Nessuno guida meglio l'automobile perché ha seguito una formazione tecnica di base [UDC]. L'efficacia e il rapporto costo-beneficio della misura sono dubbi [USAM; TCS].
- È illusorio pensare che trasporre una parte dell'attuale formazione complementare in una formazione detta di base sia sufficiente per acquisire una buona pratica di guida [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- La proposta di svolgere due lezioni obbligatorie presso un maestro conducente:
  - lascia un po' perplessi [IG WAB CH; Drive, DriveGR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, ZVS AG, 2PA];
  - non ha senso [IG WAB CH; BEOBAB, Drive, Drive GR, ERFA, fzl, Hediger, J., jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, WB, ZVS AG, VSZTG, WAB ZCH, ZFV, 2PA]. La frenata d'emergenza non deve essere insegnata alla fine, bensì all'inizio della formazione. La guida ecocompatibile rientra nella formazione principale e non nel perfezionamento. Entrambe le unità sono già insegnate oggi in misura sufficiente [WB].
  - è in contraddizione con l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale. [IG WAB CH; BEOBAB, Drive, DriveGR, fzl, Hediger, J., jw, mm, VAZ, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA]. Spingerà ancora di più a guidare senza un maestro di guida professionista [Hediger, J.].
- Chi segue la formazione presso un maestro conducente (la grande maggioranza) viene sensibilizzato già oggi a questi temi. L'esperienza degli organizzatori dei corsi di formazione complementare mostra che per acquisire uno stile di guida ecocompatibile occorre fare molta pratica [IG WAB CH, ASMC, VSFB; Abegglen, P., ASMCTI, aw, BEOBAB, Drive, DriveGR, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA].
- Facciamo notare che, in massima parte, i maestri conducenti coprono già nel loro programma d'insegnamento i temi «frenata (d'emergenza)» e «guida ecocompatibile» o i contenuti corrispondenti. [ASMC, VSFB; Abegglen, P., ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VSZG]. Le due lezioni previste hanno dunque solo un effetto «goccia nel mare» [ASMC, VSFB; Abegglen, P., ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VSZG].
- Non è chiaro perché per le lezioni di guida obbligatorie siano stati scelti proprio questi due temi e non altri. Nel programma quadro di insegnamento cui facciamo riferimento nel nostro parere, la frenata e la guida ecocompatibile sono elencate come priorità 2 e 3. È inoltre assolutamente consentito verificare la frenata d'emergenza, mentre, stando al rapporto esplicativo, vanno obbligatoriamente esercitate soprattutto le manovre raramente o difficilmente richieste in sede d'esame [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, Forster, T., FZ, ifB, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Mantenendo le due giornate di corso si otterrebbe un rapporto costo-beneficio nettamente migliore sul piano della sicurezza stradale [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- L'USTRA parte dal presupposto che la guida ecocompatibile ed efficiente sul piano energetico non venga insegnata «sistematicamente». Affinché questi insegnamenti si traducano in un contributo durevole alla Strategia energetica 2050, questo approccio e stile di guida devono essere trasmessi ai giovani conducenti «sin dall'inizio» e poi consolidati nel corso di una fase di formazione più lunga. Questo il principio approvato dall'USTRA, il previsto modulo 2 va solo a completare il processo [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, Forster, T., FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Gli organizzatori [IG WAB CH; BEOBAB, Drive, DriveGR, fzl, jw, mm, VAZ, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA] / i docenti [ERFA, TCS AG, TCS TG, VerTug, VSZTG] dei corsi di formazione complementare sono favorevoli all'idea di mantenere due corsi di formazione complementare di seconda fase [ERFA] (di sette ore ciascuno; [IG WAB CH; BEOBAB, Drive, DriveGR, jw, mm, fzl, VAZ, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA] previ adeguamenti contenutistici [IG WAB CH; BEOBAB, Drive, DriveGR, jw, mm, ERFA, fzl, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA]). Il modello non è caro, ma è più

efficiente e sostenibile (e ha inoltre il vantaggio di sviluppare la dinamica di gruppo) [IG WAB CH; BEOWAB, Drive, DriveGR, fzl, jw, mm, VAZ, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA].

- Occorre disciplinare chiaramente quando e come svolgere i moduli [IG WAB CH, QAED; BEOWAB, Drive, DriveGR, fzl, jw, mm, VAZ, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA].
- La tecnica di guida è valutata durante tutta la formazione. La misura non garantisce la diminuzione dei costi della formazione a carico degli allievi conducenti [ACS VD].
- Spostare questa formazione tecnica di base al termine della formazione di guida rappresenterebbe una potenziale fonte di pericolo, specie considerando che tutti gli accompagnatori privati circolano con veicoli senza doppio pedale [Buchli, K., FahrEng, Grischa WAB AG, ModEng].
- Visto che maestro conducente ed accompagnatore devono seguire insieme il processo di apprendimento e documentare le ore di guida (lezioni), sarebbe ipotizzabile adottare una procedura simile a quella della categoria D [FS-Fur, FVO].
- Le due lezioni obbligatorie non sono nient'altro che un esercizio alibi [ASMC ZG]. Non si capisce come si sia arrivati a pensare di ridurre a due ore una formazione ben roduta e oggi ripartita sull'arco di un'intera giornata. Avrebbe semmai più senso, anche se non necessariamente consenso, optare per una formazione unitaria che inglobi tutte le componenti rilevanti sul piano della sicurezza stradale [ZFV].
- Una formazione tecnica di base suddivisa in due lezioni costa all'allievo conducente 100 franchi a lezione più 50 franchi per riservare il posto sul piazzale dove effettuare il test della frenata per un totale di 250 franchi, cioè 100 franchi più di oggi [Grischa WAB AG].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, PVL, GLRS; CH Städte, USC; ACVS, FKS, kf, CDDGP, motosuisse, SVLT, swissfire, VöV, 2rad); Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Gusev, A., IVR-IAS, KiF, Koh, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP.

#### 4.3.2.5 Ammissione all'esame pratico di conducente (cat. B)

Siete d'accordo che chi non ha ancora compiuto 25 anni possa essere ammesso all'esame pratico di conducente solo se possiede la licenza per allievo conducente da almeno un anno (art. 20 cpv. 3)?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	1	25	0
Partiti politici	3	5	1
Associazioni mantello	0	1	2
Altre organizzazioni (consultate)	8	13	7
Altri soggetti (non consultati)	6	51	16
Totale parziale		95, di cui ASMC: 20 IG WAB CH: 9	
<b>Totale</b>	<b>18</b>	<b>66</b>	<b>26</b>

Favorevoli: TI; PVL, GPPD CH, PS; ACS, ATE - VCS, upi, SPIA, FMS, Pro Velo, RC, SVSP; AAE-Crec, Agro, Deuschle, F., Gusev, A., MonEsch, Spatz, R.

Osservazioni, critiche, proposte:

- Sarà impossibile controllare quanti chilometri un allievo percorre effettivamente nel corso dell'anno, ma è praticamente certo che la percorrenza media degli allievi conducenti aumenterà, con un indubbio beneficio per la formazione dell'allievo e la sicurezza stradale (tasso di incidente superiore alla media

per i neopatentati con età compresa fra 18 e 24 anni). Una soluzione di compromesso potrebbe essere rappresentata dalla riduzione del limite a 23 anni [TI].

- Di gran lunga troppo restrittivo. I candidati dovrebbero avere almeno 18 anni compiuti per essere ammessi all'esame pratica di guida (se viene accettata l'introduzione della licenza per allievo conducente a partire da 17 anni) [GPPD CH].
- Il periodo tra il rilascio della licenza per allievo conducente e l'ammissione all'esame pratico di conducente dovrebbe durare un anno, a prescindere dall'età dell'allievo [ACS].
- Affinché possano affrontare tutte le situazioni di guida e di traffico nel corso delle varie stagioni, gli allievi dovranno dimostrare (libretto di formazione alla mano) di aver guidato e acquisito tutte le diverse competenze richieste entro un periodo minimo di un anno prima di presentarsi, per il tramite di un maestro conducente, all'esame pratico. [AAE-Crec]. Che almeno approfittino di questo periodo e non si accontentino di lasciar passare il tempo sapendo che a termine avranno comunque il diritto di sostenere l'esame [MonEsch]!

Contrari: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; PPD, FDP, JDCVr, GLRS, UDC; USAM; AGVS, asa, ASTAG, cp, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, OV JU, ASMC, SMFV, TCS, VSFB; Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Grischa WAB AG, Hediger J., ifB, IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, ModEng, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Un allievo in grado di sostenere l'esame pratico di conducente non dovrebbe aspettare un anno prima di poterlo passare [SH]. Gli interessati non capiscono perché debbano aspettare un anno prima di sostenere l'esame pratico [AG, AR, BE, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, OV JU]. La grande disparità di requisiti richiesti nel quadro della formazione professionale darà luogo a troppe soluzioni specifiche diverse [AG, AR, BE, BS, FR, GL, JU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, OV JU].
- La proposta è fonte di inutili oneri burocratici. Chi vuole seguire una buona formazione, può farlo già oggi. Chi vuole solamente sostenere rapidamente l'esame pratico di conducente, potrà farlo anche nel quadro dell'OAPC, visto che non vi è prescritto un numero minimo di chilometri da percorrere e non è possibile controllare efficacemente la pratica di guida [BE].
- In assenza di chiare condizioni quadro, è impossibile valutare se l'introduzione di una fase di apprendimento di un anno consenta effettivamente di raggiungere l'obiettivo di migliorare la formazione. Manca ad esempio in particolare il requisito o la definizione del volume (inclusa la prova!) di una formazione minima obbligatoria (numero minimo di chilometri percorsi) [AG, AR, BE, BS, BL, FR, GL, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, VD, VS, ZG, ZH; AGVS, ASTAG, asa, cp, FRE, CDDGP, OV JU, ASMC, SMFV; Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, FGLWFL, Forster, T., FS-PostAuto, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), MonAll, MonLin, MonLui, tl, SF, ASMC ZG, UFV, Val, VfV, VSZG] / (requisiti concernenti l'accompagnatore, formazione dell'accompagnatore) [SO].
- La supervisione da parte del maestro conducente è inutile [AG, AR, BS, BL, FR, GE, GL, JU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, OV JU; Forster, T., VfV] e potrebbe essere d'ostacolo alla mobilità professionale dei giovani [FR, GE; Forster T., VfV].
- Posto che, come adesso, continueranno ad esserci persone che non richiederanno la licenza per allievo conducente già a 17 anni, chiedere un anno di possesso preliminare risulterebbe assolutamente sproporzionato nel caso, per esempio, di chi ha 20 anni, tanto più che non sarebbe comunque possibile controllare se durante questo tempo si sia effettivamente fatta pratica di guida [AI].
- Una volta rilasciata la licenza per allievo conducente è il cliente (eventualmente d'intesa con il maestro conducente) a decidere quando è pronto per l'esame [BE, VD; FDP, GLRS, UDC].
- L'unica cosa che conta è con quali capacità e conoscenze l'allievo conducente si presenta all'esame e non quanto tempo ci abbia messo (o avrebbe teoricamente dovuto metterci) per acquisirle, per cui, come finora, non occorre un «periodo di attesa» [LU; USAM; TCS].

- Invece che un anno di possesso preliminare, bisognerebbe sancire l'obbligo di frequentare delle lezioni di guida presso un maestro conducente e comunque l'obbligo di registrare le ore di guida compiute con un accompagnatore, riportandole nel libretto di formazione [SG]. Per rispondere a un obiettivo di sicurezza stradale bisogna imporre una formazione pratica di base da seguire presso un maestro conducente (idem per i motoveicoli), per il quale potrebbe considerarsi ammissibile un periodo di attesa di sei mesi [VD].
- La regolamentazione attuale si è dimostrata valida [UR].
- Inappropriato [IG WAB CH; BEO WAB, Drive, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA] e piuttosto arbitrario [FDP].
- Realistico al massimo per allievi conducenti minori di 18 anni [AGVS, ASTAG, FRE; am, FL BEO, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Nelle formazioni professionali per cui la licenza di condurre è utile/indispensabile, non si può chiedere agli apprendisti di richiedere la licenza per allievo conducente prima del tempo [AGVS, ASTAG, FRE; am, FL BEO, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val]. Sarebbe più opportuno prescrivere, come ora, un'età minima per sostenere l'esame pratico di conducente tenendo conto delle norme specifiche formulate negli articoli 39-45 [AGVS].
- Poco realistico e problematico dal punto di vista pratico: in genere, in Svizzera, i giovani tendono oggi a conseguire la licenza di condurre più tardi che in passato. Se qualcuno comincia ad esempio a guidare solo dopo l'apprendistato dovrà aspettare un anno prima di poter accedere a un posto per cui è richiesto il possesso della licenza di condurre [BE; ASMC, SMFV, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, Drive, FGLWFL, FZ, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, UFV, VSZG, ZFV].
- Nella realtà succederà che l'esame teorico sarà sostenuto perlopiù a 17 anni e che la scuola guida sarà poi frequentata solo due-tre mesi dopo il compimento del 18° anno d'età o dell'esame pratico di conducente. Poiché in un lasso di tempo così lungo è facile che la teoria vada dimenticata, è opportuno chiedersi se non sia il caso di sottoporre a condizioni e a controlli anche la parte pratica [KBAV].
- Non è logico che chi ha concluso la formazione di guida, ad esempio tre mesi dopo il rilascio della licenza per allievo conducente, debba aspettare altri nove mesi prima di sostenere l'esame pratico di conducente, poiché ciò indurrebbe solo a ritardare di nove mesi l'inizio della pratica di guida [Buchli, K., Drive, DriveGR, FahrEng, Grischa WAB AG, jw, Lancashire, G., ModEng, mm, ZFV].
- In questo caso i confronti con i Paesi limitrofi sono fuorvianti, in quanto in nessuno di questi Stati è ammesso guidare accompagnati da un privato con una licenza per allievo conducente [Drive, jw, mm, ZFV].
- Il fatto che l'allievo conducente possieda un'esperienza sufficiente va verificato, come finora, in sede di esame pratico di conducente [Forster, T., Lancashire, G.]
- L'esperienza di guida non è necessariamente correlabile a un determinato periodo di tempo. Può ad esempio succedere che una persona resti disoccupata per tre mesi e che in questo periodo faccia molte corse di scuola guida ed altre che, come accade anche adesso, pur essendo in possesso della licenza per allievo conducente da due anni, non possono dimostrare di aver fatto quasi alcuna pratica di guida [FS-Fur, FVO].

Nessun parere / Non pertinente: PBD; CH Städte, USC; ACVS, moto, QAED, StVA TI, SVLT, VöV, 2rad; Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., IVR-IAS, KiF, Koh, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

#### 4.3.2.6 Motoveicoli

##### 4.3.2.6.1

Siete d'accordo che in linea di principio non si possa conseguire la licenza di condurre di categoria A senza possedere la categoria A2 (computando eventualmente al massimo due anni per la cat. A1; art. 17 cpv. 1 e 41 cpv. 2)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni <sup>3</sup>	18	6	1
Partiti politici	1	3	5
Associazioni mantello	0	2	1
Altre organizzazioni (consultate)	15	7	6
Altri soggetti (non consultati)	46	6	21
Totale parziale	80, di cui ASMC: 8 IG WAB CH: 9		
Totale	63	24	34

**Favorevoli:** AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, ZG, ZH; PS; asa, ATE - VCS, upi, SPIA, cp, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, Pro Velo, RC, ASMC, SVSP, TCS, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, ASMCTI, aw, BEOWAB, Buchli, K., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, FS-PostAuto, FZ, fzl, Gusev, A., Hediger, J., ifB, IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- L'abolizione dell'accesso diretto alla categoria A è accolto con favore [ZG], perché contribuisce alla sicurezza stradale [AR, BL, BS, FR, GL, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, TI, UR, ZH; asa, CDDGP, MFK BS]. Il numero di incidenti motociclistici e le conseguenze che ne derivano sono fonte di costante preoccupazione. Le proposte non tengono sufficiente conto della politica in materia sicurezza stradale postulata da Via sicura [BE]. Assolutamente d'accordo (basti guardare i morti che si registrano ogni fine settimana)! [FS-PostAuto]
- Opportuno dal punto di vista preventivo, visto che la categoria A dà diritto a guidare motoveicoli estremamente potenti che presuppongono grande capacità tecnica e sensibilità di guida [PS; ATE - VCS, upi, Pro Velo].
- È eccessivo esigere il possesso della categoria A2 da almeno quattro anni: due sono sufficienti, ma senza computare il possesso della categoria A1 [TI: cat. AM e A1] [AR, BL, BS, FR, GL, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Resta ciò nonostante criticabile la scarsa coerenza mostrata dalla recente politica della Confederazione in fatto di ammissione alla circolazione e la mancanza di coordinamento nel passaggio dalle vecchie alle nuove regolamentazioni [GL].
- L'accesso alla categoria A va preparato per due anni passando attraverso l'ottenimento della categoria A2 [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Esonerare dal requisito del possesso preliminare della categoria A2 le persone che sono state formate in corsi per motociclisti della polizia [SVSP; AR, BS; FR, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, UR, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Concedere l'accesso diretto alla categoria A agli esperti della circolazione come nel diritto vigente [AR, BS, FR, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, UR, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Concedere l'accesso diretto alla categoria A all'esercito come nel diritto vigente [AR, BS, FR, NW, OW, SH, SO, SZ, UR; asa, CDDGP, MFK BS].

<sup>3</sup> Il Cantone VD ritiene che la domanda non sia posta in maniera chiara: la risposta è «sì» se si tratta di permettere l'accesso alla categoria A unicamente agli apprendisti meccanici di motoveicoli a partire dai 18 anni di età, è invece «no» se si tratta di permettere l'accesso diretto alla categoria A a tutti i candidati.

Contrari: AG, JU, LU, NE, TG, VS; PBD, FDP, UDC; CH Städte, USAM; ACVS, ASTAG, FMS, moto, OV JU, StVA TI, 2rad; APSR-JU, Deuschle, F., Frei, E., FS-Fur, FVO, KiF

Osservazioni, critiche, proposte:

- Non c'è ragione di rifiutare l'accesso diretto a persone di età superiore ai 25 anni [AG, TG].
- Concedere l'accesso diretto alla categoria A all'esercito e alla polizia come nel diritto vigente [AG, JU, LU, NE, VS; OV JU].
- Concedere l'accesso diretto alla categoria A alla polizia come nel diritto vigente [CH Städte; TG; ACVS].
- Concedere l'accesso diretto alla categoria A agli esperti della circolazione come nel diritto vigente [AG, JU, LU, NE, VS; OV JU].
- Accesso diretto possibile a partire dai 24 anni (come in Germania, Austria e Italia) [PBD, FDP, UDC; USAM; ASTAG, FMS, moto, StVA TI, 2rad].
- Per l'industria motociclistica abolire l'accesso diretto comporterebbe un notevole calo del volume d'affari [FMS, moto, StVA TI].
- Non c'è alcun motivo di abolire l'accesso diretto. Prima dei 24 anni, possedere da due anni la licenza di condurre (cat. A2) come nel diritto vigente deve bastare anche in caso di accesso graduale alla categoria A previo possesso della categoria A2. Nessuno dei Paesi limitrofi prevede 4 anni di possesso preliminare [PBD]. È eccessivo chiedere il possesso della categoria A2 da almeno quattro anni, due sono sufficienti, senza però computare il possesso della categoria A1 [AG, JU, NE, TG, VS; OV JU]. In caso di possesso della licenza di condurre di categoria A2 da due anni, la licenza di categoria A deve poter essere conseguita prima del compimento dei 24 anni di età senza un esame pratico di conducente supplementare [UDC; USAM; ASTAG, FMS, moto, StVA TI, 2rad].
- L'abolizione dell'accesso diretto alla categoria è apprezzata, perché contribuisce alla sicurezza stradale [JU, NE, VS; OV JU].
- Secondo il rapporto esplicativo l'abolizione dell'accesso diretto alla categoria A è dettata da motivi di sicurezza. La statistica degli incidenti statali mostra tuttavia che, malgrado il forte aumento del parco motoveicoli, il numero degli incidenti è in calo. Ritenendola un inutile inasprimento rispetto al diritto previgente (accesso diretto a partire dai 25 anni), l'FDP respinge dunque la proposta [FDP].
- Richiesta eventuale (che non deve indebolire la proposta principale [accesso diretto a 24 anni]): accesso diretto a 25 anni; richiesta subeventuale (che non deve indebolire la proposta principale): possesso preliminare della categoria A2 da massimo 2 anni (e non da 4 anni), nessun esame pratico di conducente [ASTAG, FMS, moto, StVA TI].
- Non bisogna creare svantaggi rispetto all'Unione europea [Deuschle, F.].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PPD, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; USC; ACS, AGVS, ASTAG, QAED, SVLT, VöV; Agro, DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Grischa WAB AG, IVR-IAS, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP, WB

4.3.2.6.2

Siete d'accordo che l'iscrizione per il conseguimento della licenza di condurre di categoria A2 possa essere effettuata al massimo un mese prima del compimento dei 18 anni (art. 5 cpv. 2 e 16 cpv. 1)?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	24	1	1
Partiti politici	4	1	4
Associazioni mantello	1	1	1
Altre organizzazioni (consultate)	15	7	7

Altri soggetti (non consultati)	41	11	22
Totale parziale	85, di cui ASMC: 25	21, di cui IG WAB CH: 4	
Totale	60	17	35

Favorevoli: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; PBD, FDP, PVL, UDC); USAM; asa, ASTAG, SPIA, cp, FMS, FRE, RC, ASMC, CDDGP, MFK BS, moto, OV JU, StVA TI, TCS, 2rad; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, Buchli, K., Deuschle, F., ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Frei, E., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, Gusev, A., ifB, IG BS, KBAV, KiF, Lancashire, G., MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH

Osservazioni, critiche, proposte:

Mantenere l'attuale età d'accesso alla categoria A2 (18 anni) [PBD, PVL, FDP]. Corrisponde alla situazione attualmente vigente negli Stati limitrofi [PBD; moto, StVA TI]. È opportuno [PVL].

Contrari: BE; PS; CH Städte; ATE - VCS, upi, IG WAB CH, Pro Velo, SMFV, SVSP, VSFB; BEOWAB, Drive, fzl, Hediger, J., jw, mm, WeiPor, VAZ, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Si dà così la possibilità a un diciottenne di inforcare una moto con una velocità massima di oltre 150 km/h senza alcuna istruzione da parte di un maestro conducente o di un accompagnatore privato, il che riduce la sicurezza stradale [BE].
- Alla luce dell'elevato numero di incidenti motociclistici, un lieve inasprimento del diritto attualmente vigente sarebbe ben accolto dalle autorità di polizia [CH Städte].
- A partire da 25 anni possesso preliminare della categoria A2 di soli due anni [SMFV].
- In un'ottica di sicurezza stradale (rischio di incidente fra i giovani motociclisti) appoggiamo esplicitamente l'introduzione della variante di cui al punto 4.3.2.6.2 [PS, SVSP; ATE - VCS, upi, Pro Velo], specie nel quadro della modifica dell'articolo 15 capoverso 2 OAC entrata in vigore il 1° aprile 2016, in cui si è innalzato il limite superiore della potenza del motore da 25 Kw 35 Kw senza adeguare l'età o altre condizioni [ATE - VCS, upi, Pro Velo].
- Conseguentemente al punto 4.3.1.4.3 [VSFB].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PPD, GPPD CH, JDCVr, GLRS; USC; ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, QAED, SVLT, VöV; Agro, DriveGR, Emergency, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Grischa WAB AG, IVR-IAS, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP, WB

4.3.2.6.2 Variante

Preferite la variante (art. 16 cpv. 1) che prevede la possibilità di effettuare l'iscrizione:

- al massimo un mese prima del compimento dei 20 anni;
- al massimo un mese prima del compimento dei 18 anni per chi possiede la licenza di condurre di categoria A1 da almeno due anni?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	1	24	1
Partiti politici	0	5	4
Associazioni mantello	1	1	1
Altre organizzazioni (consultate)	3	16	8
Altri soggetti (non consultati)	21	28	21

Totale parziale	26, di cui IG WAB CH: 6	74, di cui ASMC: 17	
<b>Totale</b>	<b>20</b>	<b>57</b>	<b>35</b>

Favorevoli: LU; CH Städte; IG WAB CH, RC, SVSP; Abegglen, P., BEOB, Deuschle, F., Drive, Frei, E., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, fzl, Hediger, J., IG BS, jw, KiF, Lancashire, G., mm, MonEsch, VAZ, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Si veda motivazione al punto 4.3.2.6.2 (proposta principale) [CH Städte].
- Al più presto un mese prima del compimento dei 18 anni [RC].

Contrari: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; PBD, FDP, PVL, PS, UDC; USAM; asa, ASTAG, ATE – VCS, upi, FMS, FRE, CDDGP, MFK BS, moto, OV JU, Pro Velo, ASMC, SMFV, StVA TI, VSFB, 2rad; AAE-Crec, ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, ERFA, FZ, ifB, KBAV, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WB, ZFV

Osservazioni, critiche, proposte:

- L'età minima richiesta va fissata in generale a 20 anni. Nel caso della categoria A2 rappresenta un chiaro contributo alla sicurezza stradale [BE].
- Bisognerebbe fissare un unico limite d'età, tutte le altre soluzioni causano troppi oneri supplementari. L'età minima può essere lasciata a 18 anni [BL].
- Mantenere l'attuale età minima (18 anni) [FDP, PVL; 2rad].
- Solo a partire dal compimento dei 20 anni, a prescindere dall'esperienza preliminare maturata con la categoria A1. Un accesso anticipato alla categoria A2 a partire dai 18 anni significherebbe inoltre che anche un sedicenne potrebbe avere accesso alla categoria A1, cosa che alla luce del maggior rischio di incidenti riteniamo estremamente critica sotto il profilo della prevenzione [PS] / è respinta per motivi di prevenzione [ATE - VCS, upi, Pro Velo].
- Al più presto un mese prima del compimento dei 18 anni per chi possiede la licenza di condurre di categoria A1 da almeno due anni [TCS; ZFV].
- Si veda motivazione al punto 4.3.2.6.2 (proposta principale) [UDC; ASTAG, FMS, moto, StVA TI; VSZTG].
- Conseguentemente al punto 4.3.1.4.3 [VSFB].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PPD, GPPD CH, JDCVr, GLRS; USC; ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, SPIA, QAED, SVLT, VöV; Agro, Buchli, K., DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Grischa WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

4.3.2.6.3

Siete d'accordo che l'iscrizione per il conseguimento della categoria A1 possa essere effettuata al massimo un mese prima del compimento dei 16 anni (art. 5 cpv. 2 e 15 cpv. 1)?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	23	3	0
Partiti politici	3	2	4
Associazioni mantello	1	1	1
Altre organizzazioni (consultate)	15	7	7

Altri soggetti (non consultati)	45	9	19
Totale parziale	87, di cui ASMC: 28	22, di cui IG WAB CH: 4	
Totale	59	18	31

Favorevoli: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH; PBD, FDP, UDC; USAM; asa, ASTAG, SPIA, cp, FMS, FRE, CDDGP, MFK BS, moto, OV JU, ASMC, SMFV, StVA TI, TCS, 2rad; AAE-Crec, ACS VD, Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, Buchli, K., Deuschle, F., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Frei, E., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, ifB, IG BS, jw, KBAV, KiF, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VerTug, VSZG, VSZTG, WB, WeiPor, ZFV

Osservazioni, critiche, proposte:

- Sì, a determinate condizioni. Siamo favorevoli all'età minima di 16 anni per la categoria A1. In merito al momento del corso di teoria della circolazione e dell'esame teorico di base, si vedano le osservazioni in merito alla domanda 4.3.1.4.1 [UDC; ASTAG, FMS, moto, StVA TI].
- Mantenere l'attuale età minima richiesta [FDP]. La propensione al rischio dei giovani è in generale più elevata: va mantenuta l'attuale regolamentazione [VerTug].
- Non vengono più fabbricati veicoli da 50 cm<sup>3</sup> senza limitazione della velocità. Perché i sedicenni possano guidare anche in futuro veicoli compatibili con il traffico automobilistico fuori dalle località, l'età minima richiesta per la categoria A1 deve essere generalmente ridotta a 16 anni, cosa che, essendo i veicoli da 125 cm<sup>3</sup> molto più stabili e sicuri degli precedenti 50 cm<sup>3</sup>, non ha alcuna incidenza sulla sicurezza stradale. Inoltre, fuori dalle località la velocità è limitata a 80 km/h, per cui neanche lì i veicoli da 125 cm<sup>3</sup> potrebbero viaggiare più velocemente dei 50 cm<sup>3</sup> guidati in passato [moto, StVA TI].
- Mantenere una limitazione della cilindrata tra i 16 ai 18 anni [FDP; FRE; am, ifB, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val, VerTug].

Contrari: BE, GE, UR; PVL, PS; CH Städte; ATE - VCS, upi, IG WAB CH, Pro Velo, RC, SVSP, VSFB; Abegglen, P., BEOB, fzl, Hediger, J., VAZ, VfV, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Le velocità raggiungibili con degli scooter da 125 cm<sup>3</sup> sono notevoli. Dubitiamo che a 16 anni si abbia la maturità necessaria per guidare in modo sicuro questi motoveicoli [BE].
- Il nostro Consiglio è favorevole al mantenimento della età minima di 18 anni per i motoveicoli di categoria A1, tenuto conto sia dei maggiori rischi per la sicurezza stradale legati al fatto di lasciar circolare dei giovani di sedici anni su motoveicoli biposto in aree urbane e sugli assi autostradali sia delle ripercussioni ambientali (immissioni inquinanti e molestie acustiche) che vi sono connesse [GE].
- Rinunciare all'abbassamento dell'età minima, visto l'elevato rischio di incidenti legato alla guida di un motoveicolo. Nell'ipotesi di un abbassamento bisogna inoltre tener conto delle ripercussioni a livello di energia e di trasporti. L'importante è far sì che nel complesso il consumo energetico diminuisca, non che aumenti [PVL].
- Si veda motivazione al punto 4.3.2.6.2 (Variante) [PS].
- L'età minima vigente va mantenuta tanto per esigenze di polizia che di politica urbana [CH Städte].
- Dato l'elevato rischio di incidenti tra i motociclisti sedicenni, categoria A1 non prima del compimento dei 18 anni [SVSP; ATE-VCS, upi, Pro Velo].
- La propensione al rischio dei giovani è generalmente più elevata [IG WAB CH; BEOB, fzl, VAZ, ZVS AG, 2PA].
- Conseguentemente al punto 4.3.1.4.3 [VSFB].

Nessun parere / Non pertinente: PPD, GPPD CH, JDCVr, GLRS; USC; ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, QAED, SVLT, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Grisca WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

## 4.3.2.6.3 Variante

Preferite la variante che prevede la possibilità di effettuare l'iscrizione per la categoria A1 al massimo un mese prima del compimento dei 18 anni (art. 15 cpv. 1)?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	3	23	0
Partiti politici	2	3	4
Associazioni mantello	1	1	1
Altre organizzazioni (consultate)	4	15	7
Altri soggetti (non consultati)	24	28	20
Totale parziale	34, di cui IG WAB CH: 6	70, di cui ASMC: 19	
Totale	28	51	32

Favorevoli: BE, GE, UR; PVL, PS; CH Städte; upi, IG WAB CH, RC, SVSP; AAE-Crec, Abegglen, P., BEOWAB, Buchli, K., FahrEng, Frei, E., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, fzl, Hediger, J., IG BS, KiF, Lancashire, G., MonEsch, TCS TG, WB, WeiPor, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Il nostro Consiglio è favorevole al mantenimento della età minima di 18 anni per i motoveicoli di categoria A1, tenuto conto sia dei maggiori rischi per la sicurezza stradale legati al fatto di lasciar circolare dei giovani di sedici anni su motoveicoli biposto in aree urbane e sugli assi autostradali sia delle ripercussioni ambientali (immissioni inquinanti e molestie acustiche) che vi sono connesse [GE].
- La regolamentazione vigente è ormai collaudata da anni [UR].
- Rinunciare all'abbassamento dell'età minima, visto l'elevato rischio di incidenti legato alla guida di un motoveicolo [PVL].

Contrari: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH; PBD, FDP, UDC; USAM; asa, ASTAG, SPIA, cp, FRE, CDDGP, MFK BS, moto, OV JU, ASMC, SMFV, StVA TI, TCS, VSFB, 2rad; ACS VD, Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, Deuschle, F., Drive, ERFA, FGLWFL, FZ, ifB, jw, KBAV, mm, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, tl, UFV, Val, VSZG, ZFV

Osservazioni, critiche, proposte:

- Mantenere l'attuale età minima [FDP; 2rad].
- Si veda motivazione al punto 4.3.2.6.3 (proposta principale) [UDC; ASTAG, FMS, moto, StVA TI; VSZG].
- Conseguentemente al punto 4.3.1.4.3 [VSFB].

Nessun parere / Non pertinente: PBD, GPPD CH, JDCVr, GLRS; USC; ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, QAED, SVLT, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Grisca WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

## 4.3.2.6.4

Siete d'accordo che l'iscrizione per il conseguimento della categoria AM possa essere effettuata al massimo un mese prima del compimento dei 15 anni (art. 5 cpv. 2 e art. 14 cpv. 1)?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente

Cantoni	8	17	1
Partiti politici	2	3	4
Associazioni mantello	0	2	1
Altre organizzazioni (consultate)	4	19	7
Altri soggetti (non consultati)	20	29	22
Totale parziale	34, di cui ASMC: 13	70, di cui IG WAB CH: 6	
Totale	21	64	35

Favorevoli: AR, BE, BL, FR, SG, SO, TG, TI; PBD, FDP; SPIA, cp, ASMC, TCS; AAE-Crec, ACS VD, APSR-JU, ASMCTI, aw, Deuschle, F., FGLWFL, FZ, IG BS, KBAV, Lancashire, G., MonEsch, OFV (AR, AI, SG, TG), TCS TG, SF, ASMC ZG, Spatz, R., UFV, VSZG, VSZTG

Osservazioni, critiche, proposte:

- Abbassando l'età minima richiesta si spera che più giovani optino per un piccolo motoveicolo invece che per un ciclomotore, essendo i primi sono più sicuri dei secondi. L'età minima richiesta va dunque fissata a 14 anni come per la categoria M [AR, TG].
- La categoria AM comprende motoveicoli che presentano una velocità massima per costruzione di 45 km/h e insieme alla categoria M dà la possibilità di guidare una e-bike con velocità fino a 45 km/già a 16 anni. L'abbassamento dell'età minima richiesta a 14 anni è appoggiato anche per questo motivo [BE].
- Varrebbe comunque la pena riflettere sulla possibilità di fissare l'età minima richiesta a 14 anni come per la categoria AM [SG].
- Le motoleggere dispongono oggi di un equipaggiamento tecnico che le rende decisamente più sicure e stabili dei ciclomotori guidabili già a 14 anni. Anche le e-bike, che con pedalata assistita possono viaggiare a 45 km/h, vanno dunque autorizzate a partire dai 14 anni [PBD].

Contrari: AG, AI, BS, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, UR, VD, VS, ZG, ZH; PVL, PS, UDC; CH Städte, USAM; asa, ASTAG, ATE - VCS, upi, FMS, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, moto, OV JU, Pro Velo, RC, SMFV, StVA TI, SVSP, VSFB, ZVS AG, 2rad; Abegglen, P., Agro, am, BEOB, Buchli, K., Drive, ERFA, FahrEng, Frei, E., FS-Fur, FVO, fzl, Hediger, J., ifB, jw, KiF, mm, MonAll, MonLin, MonLui, TCS AG, tl, Val, VAZ, VerTug, WAB ZCH, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Abbassando l'età minima richiesta si spera che più giovani optino per un piccolo motoveicolo invece che per un ciclomotore, essendo i primi più sicuri dei secondi [AG, BS, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU]
- Età minima richiesta di 14 anni come per la categoria M [UDC; USAM; AG, BS, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, VD, VS, ZG, ZH; asa, ASTAG, FMS, CDDGP, MFK BS, moto, OV JU, SMFV, StVA TI, VSFB, 2rad; ERFA, TCS AG].
- Chiediamo che l'età minima richiesta per la categoria AM sia abbassata a 14 anni e per la categoria M a 13 anni [UDC; ASTAG, FMS, moto, StVA TI, 2rad]. Le motoleggere dispongono oggi di un equipaggiamento tecnico che le rende decisamente più sicure e stabili dei ciclomotori guidabili già a 14 anni [moto, StVA TI].
- Introdurre un'ulteriore età minima non ha senso e apporterebbe un qualche beneficio solo all'industria motociclistica, accrescendo la pressione sui genitori che sarebbero costretti a comprare un ciclomotore a 14 anni, un veicolo della categoria AM a 15 anni e infine uno della categoria A1 a 16 anni. Se si deve abbassare l'età minima, allora che si portino tutte a 14 anni in modo da poter sostituire i ciclomotori [AI].
- Creare delle nuove categorie con età minime ravvicinate ha poco senso e rende difficoltosa l'attuazione [LU].

- In mancanza di abbassamento dell'età minima a 14 anni per la categoria AM, d'accordo con l'iscrizione un mese prima dei 15 anni [VD].
- Rinunciare all'abbassamento dell'età minima, visto l'elevato rischio di incidenti legato alla guida di un motoveicolo [PVL, PS; ATE-VCS, upi, Pro Velo, SVSP]. Nell'ipotesi di un abbassamento bisogna inoltre tener conto delle ripercussioni a livello di energia e di trasporti. L'importante è far sì che nel complesso il consumo energetico diminuisca, non che aumenti [PVL].
- Richiesta eventuale (che non deve indebolire la richiesta principale): abbassamento dell'età minima a 15 anni e mantenimento della categoria M a 14 anni. In tal caso i Cantoni devono – come finora – avere la facoltà di concedere deroghe secondo l'articolo 46 capoverso 2 OAPC. L'esame teorico di base (con o senza corso di teoria della circolazione preliminare, a seconda della variante) deve poter essere sostenuto prima del compimento dell'età minima, prescrivendo di conseguenza il momento dell'iscrizione [UDC; ASTAG, FMS, moto, StVA TI].
- L'età minima vigente va mantenuta tanto per esigenze di polizia che di politica urbana [CH Städte].
- La propensione al rischio dei giovani è in generale più elevata [IG WAB CH; BEOB, Drive, fzl, jw, mm, VAZ, ZVS AG, 2PA].
- Riteniamo che un quindicenne sia ancora troppo immaturo [ZfV].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PPD, GPPD CH, JDCVr, GLRS; USC; ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, QAED, SVLT, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Grischa WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP, WB, WeiPor

#### 4.3.2.6.4 Variante

Preferite la variante che prevede la possibilità di effettuare l'iscrizione per la categoria AM al massimo un mese prima del compimento dei 16 anni (art. 14 cpv. 1)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	5	20	1
Partiti politici	2	3	4
Associazioni mantello	1	1	1
Altre organizzazioni (consultate)	6	15	7
Altri soggetti (non consultati)	22	28	22
Totale parziale	36, di cui IG WAB CH: 7	67, di cui ASMC: 18	
Totale	29	49	35

Favorevoli: AI, GL, GR, LU, UR; PVL, PS; CH Städte; ATE - VCS, upi, IG WAB CH, Pro Velo, RC, SVSP; Abegglen, P., Agro, BEOB, Drive, Frei, E., FS-Fur, FVO, fzl, Hediger, J., ifB, IG BS, jw, KiF, Lancashire, G., mm, VAZ, VerTug, WAB ZCH, WeiPor, ZfV, ZVS AG, 2PA

#### Osservazioni, critiche, proposte:

- La regolamentazione vigente è ormai collaudata da anni e va mantenuta [UR].
- Rinunciare all'abbassamento dell'età minima, visto l'elevato rischio di incidenti legato alla guida di un motoveicolo. Nell'ipotesi di un abbassamento bisogna inoltre tener conto delle ripercussioni a livello di energia e di trasporti. L'importante è far sì che nel complesso il consumo energetico diminuisca, non che aumenti [PVL].

Contrari: AG, AR, BE, BL, BS, FR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH; PBD, FDP, UDC; USAM; asa, ASTAG, SPIA, cp, FRE, CDDGP, MFK BS, moto, OV JU, ASMC, SMFV, StVA TI, TCS, VSFB, 2rad; AAE-Crec, ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, Buchli, K., Deuschle, F., ERFA,

FahrEng, FGLWFL, FZ, KBAV, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VSZG, VSZTG, WB

Osservazioni, critiche, proposte:

- D'accordo con la proposta del Consiglio federale di fissare l'età minima a 15 anni [FDP].
- Si vedano le osservazioni in merito alla domanda 4.3.2.6.4 (proposta principale) [UDC; ASTAG, FMS, moto, StVA TI; VSZG].
- L'età minima deve essere abbassata a 14 anni [USAM].
- Conseguentemente al punto 4.3.1.4.3 [VSFB].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PPD, GPPD CH, JDCVr, GLRS; USC; ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, QAED, SVLT, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., FS-PostAuto, Grisca WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, Koh, ModEng, MonEsch, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

### 4.3.3 Altre modifiche proposte essenziali: seconda fase formativa

#### 4.3.3.1

Siete d'accordo con la riduzione della durata della formazione complementare per titolari di licenza di condurre in prova a una sola giornata di sette ore (art. 134 cpv. 1)?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	24	2	0
Partiti politici	1	6	3
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	17	9	2
Altri soggetti (non consultati)	9	50	13
Totale parziale		67, di cui ASMC: 27 IG WAB CH: 11	
Totale	52	29	20

Favorevoli: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; UDC; USAM; Asa, ACS, AGVS, ASTAG, upi, SPIA, cp, FMS, CDDGP, MFK BS, moto, OV JU, StVA TI, SVLT, SVSP, TCS, 2rad; AAE-Crec, Agro, Deuschle, F., Frei, E., Gusev, A., Hediger, J., KiF, Lancashire, G., Spatz, R.

Osservazioni, critiche, proposte:

In generale:

- Accettiamo la decurtazione della formazione complementare, purché le sette ore in meno vengano rese obbligatorie nella prima fase [NE].
- In virtù dell'effetto dissuasivo sortito da «Via Sicura» specie sui neopatentati, questi corsi non sono a nostro avviso più necessari [UDC].

Art. 134:

- A determinate condizioni, si potrebbe estendere la durata di quest'unica giornata di corso a otto ore. Da valutare se non soprassedere al giro di prova, visti i riscontri negativi che piovono da parte dei partecipanti [BL].

- Ridurre la formazione complementare a una giornata di sette ore è assai ottimistico alla luce degli obiettivi di apprendimento richiesti nell'articolo 133. Dovendo questi obiettivi essere ridotti per motivi metodologico-didattici, chiediamo che quelli volti a «sviluppare una guida cooperativa, ecocompatibile ed efficiente sul piano energetico», che richiedono più tempo, siano concretamente trasferiti nella formazione pratica di base [UR].
- Prescrivere la durata dei corsi senza includere le pause (altrimenti vi sarebbero troppe divergenze d'interpretazione tra gli organizzatori quanto alle pause di «breve» durata) [VD].

All. 9:

- N. 7.44: Tale requisito, oltre a non essere d'alcuna utilità, non è misurabile e quindi non controllabile [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS]; dovrebbe essere precisato [GL].
- La proposta di ottimizzazione della seconda fase di formazione si basa su una raccomandazione contenuta nel rapporto di valutazione dell'upi, la cui implementazione ha richiesto lo spostamento nella prima fase di formazione anche di determinati contenuti dei corsi di formazione complementare, che sono stati così comprensibilmente ridotti. Per far sì che si possano comunque trasmettere tutti i contenuti rilevanti sul piano della sicurezza stradale, proponiamo in compenso di portare la formazione tecnica di base da due a quattro ore [upi].

Contrari: BE, SH; FDP, GPPD CH, JDCVr, GLRS, PS, UDC; ATE-VCS, FRE, IG WAB CH, Pro Velo, RC, ASMC, SMFV, QAED, VSFB; Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOBAB, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Grisca WAB AG, ifB, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), ModEng, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, NGO, TCS AG, TCS TG, tl, SF, ASMC ZG, UFV, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Mantenere due giornate di formazione complementare di sette ore ciascuna [BE; FRE, IG WAB CH, ASMC, SMFV, VSFB; Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOBAB, Drive, DriveGR, ERFA, FGLWFL, fzl, FZ, jw, KBAV, mm, MonAll, MonLin, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, VSZG, WAB ZCH, ZFV, ZVS AG, 2PA].
- Accrescere la sicurezza stradale dimezzando al contempo la seconda fase di formazione non è fattibile [BE]. Il rapporto n. 68 dell'upi sulla valutazione della seconda fase di formazione indica l'opportunità di un adeguamento qualitativo, non di uno quantitativo [BE; ASMC, SMFV, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, aw, Drive, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, VfV, VSZG, ZFV].
- Ci opponiamo con fermezza alla soppressione della seconda giornata di corso, ma siamo favorevoli a un adeguamento dei suoi contenuti [BE, SH; FRE, IG WAB CH, ASMC, SMFV, VSFB; Abegglen, P., am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOBAB, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, Forster, T., FZ, fzl, Grisca WAB AG, ifB, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), ModEng, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, TCS AG, TCS TG, tl, SF, ASMC ZG, UFV, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA].
- È solo qualora dovesse naufragare la rielaborazione dell'intero piano d'insegnamento della seconda fase di formazione che si dovrebbe prendere in considerazione lo stralcio degli elementi meno efficaci [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VfV].
- Per mantenere l'elevato livello di sicurezza stradale raggiunto, occorre sancire, come attualmente, l'obbligatorietà delle due giornate di formazione complementare [IG WAB CH; Buchli, K., DriveGR, ERFA, FahrEng, FRE, fzl, Grisca WAB AG, ModEng, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA]. Non si migliorano i corsi riducendoli del 50 per cento [IG WAB CH, ASMC, SMFV, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, Drive, DriveGR, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, UFV, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA] / del 56 per cento [TCS AG, TCS TG, VSZTG].
- Il rapporto n. 68 dell'upi sulla valutazione della seconda fase di formazione conferma chiaramente l'effetto positivo dei corsi di formazione complementare [BE]. Lo studio upi non ha fondamento scientifico sufficiente per mettere seriamente in discussione il senso e lo scopo dei corsi di formazione complementare obbligatori [Buchli, K., FahrEng, Grisca WAB AG, ModEng].

- Le due giornate di formazione complementari implementate nel 2005 hanno chiaramente dimostrato la loro efficacia in termini di riduzione dell'incidentalità nella fascia d'età tra i 18 e il 24 anni (fonte Status: USTRA, incidenti rilevati dalla polizia USV.T.11) [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- In caso di soppressione della seconda giornata di formazione, gli organizzatori di corsi di formazione complementare chiedono un corso di quattro ore da tenersi prima dell'esame pratico di conducente (al posto delle due lezioni singole) [VerTug]. In caso di soppressione del secondo corso di formazione complementare, il taglio non dovrebbe essere compensato solo da due lezioni obbligatorie presso un maestro conducente, bensì da misure di portata più generale [BE].
- La prevista compattazione dei corsi di formazione complementare risente di limiti pedagogici/andragogici dovuti a una sensibile perdita di qualità formativa [ASMC, SMFV, VSFB; ASMCTI, Abegglen, P., ACS VD, APSR-JU, aw, Buchli, K., Drive, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, FZ, Grischa WAB AG, jw, KBAV, mm, ModEng, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, UFV, ZFV].
- Le finalità e i contenuti sono praticamente identici a quelli di oggi. Vengono a cadere solo i temi «sostanze psicotrope» e «ambiente». Comprimeando il tempo di apprendimento diventa impossibile approfondire le tematiche, cosa che non può che peggiorare la sostenibilità ed evidentemente nemmeno accrescere la sicurezza stradale. Se l'obiettivo delle attuali giornate di formazione complementare non viene raggiunto, allora sono i contenuti che devono essere adeguati (o i formatori che devono essere istruiti meglio) [VSFB].
- La modifica avviata a livello politico e la riduzione dei costi dei corsi di formazione complementare non sono supportate da considerazioni legate alla sicurezza [ASMC, SMFV, VfV, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, aw, Drive, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, VSZG, ZFV].
- Se è l'IG WAB CH a sottoporre una proposta concreta di adeguamento dei contenuti del corso, allora siamo pronti a collaborare alla modifica di entrambe le giornate [ASMC; ASMCTI, FZ, SF, UFV, VfV]!
- La proposta del Consiglio federale risponde alle critiche riguardo all'utilità dei corsi di formazione complementare. Ridurla a una sola giornata costituisce uno sgravio per i neopatentati [FDP]. La riduzione della formazione complementare a una sola giornata, da seguire entro sei mesi dall'ottenimento della licenza di condurre in prova, è di principio appoggiata [GLRS]. Ribadiamo tuttavia la richiesta (si veda mozione 12.3421) che i corsi di formazione siano obbligatori solo per i neopatentati che hanno commesso una grave violazione delle norme della circolazione durante il periodo di prova [FDP, GLRS]. Le elevate tasse di iscrizione ai corsi incidono pesantemente soprattutto su noi giovani [GLRS].
- Auspichiamo la soppressione pura e semplice della formazione complementare, che è costosa e a nostro avviso non apporta granché agli allievi conducenti [GPPD CH, JDCVr]. Basta implementare la formazione tecnica di base [JDCVr].
- Siamo contrari al mantenimento dei corsi di formazione complementare, perché i temi trattati non sono al passo con i tempi. In virtù dell'effetto dissuasivo sortito da «Via Sicura» sui neopatentati, la regola è questa: chi non sa guidare bene il proprio veicolo, non solo si vede ritirare la licenza di condurre, ma rischia multe salate e persino pene detentive, il che spiega perché il numero di incidenti vada diminuendo a fronte del costante aumento degli utenti della strada [UDC].
- Durante il periodo di prova i neopatentati che hanno degli incidenti generano costi nettamente più elevati dei corsi di formazione complementare [BE; IG WAB CH; BEOB, DriveGR, fzl, VAZ, VerTug, WAB ZCH, ZVS AG]!
- Il modello costituito da una giornata di formazione complementare e due singole lezioni da seguire prima dell'esame pratico di conducente è peggiore e comunque non meno costoso di quello attuale [IG WAB CH; Drive, DriveGR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA].
- Il cumulo delle due giornate di formazione su una sola giornata di sette ore obbliga gli organizzatori a mobilitare sistematicamente le infrastrutture, i veicoli e gli animatori per un gruppo di 12 partecipanti, il che rende inevitabilmente più caro il prezzo della giornata. Se a questo si sommano le due ore obbligatorie imposte nella prima fase di formazione, il cumulo delle due formazioni obbligatorie avrà alla fine un costo identico se non superiore rispetto a quello attuale [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val]. Oggi, la prima e la seconda giornata costano insieme Fr. 680.00, per cui la formazione così come proposta costerà in totale Fr. 800.00 (esempio di calcolo) [Grischa WAB AG, ModEng].

- I centri di formazione di seconda fase hanno già ripensato le due giornate di formazione per renderle più dinamiche e performanti: migliorandone i contenuti e portando a 16 il numero di partecipanti per una giornata di sette ore allo scopo se ne potrebbe anche ridurre il prezzo [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- I prezzi dovrebbero essere più moderati (vale a dire, a copertura dei costi) nell'interesse soprattutto dei giovani [PS].
- Queste due giornate di formazione, fortemente orientate alla pratica, sono importanti per muoversi nella circolazione in maniera più sicura e rispettosa dell'ambiente e acquisire queste conoscenze sin dall'inizio del processo di apprendimento è decisivo specie per i neopatentati. I corsi vanno tuttavia ulteriormente migliorati, integrandovi anche la garanzia di qualità [PS; ATE-VCS, Pro Velo; NGO].
- L'evoluzione del numero di morti e di feriti gravi dovuti ad incidenti stradali evidenzia chiaramente l'efficacia dimostrata dal modello svizzero negli ultimi dieci anni. La combinazione di repressione e perfezionamento si è rivelata vincente, tanto che nel giugno 2017 la Svizzera ha ricevuto il premio europeo per la sicurezza stradale: un modello di successo di cui i due corsi di formazione complementare sono un elemento essenziale [ATE-VCS, FRE, IG WAB CH, Pro Velo, VSFB; am, Drive, DriveGR, ERFA, fzl, jw, mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, NGO, TCS AG, TCS TG, tl, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, VSZG, WAB ZCH, ZVS AG, WB, WeiPor, 2PA]!
- Una buona formazione di base è un investimento a lungo termine nella sicurezza, specie se si considera che il perfezionamento regolare degli automobilisti non è obbligatorio [ATE-VCS, Pro Velo; NGO].
- Il contenuto è determinante. La guida ecocompatibile ed efficiente sul piano energetico deve avere lo spazio che merita. Per rinfrescare le conoscenze e riuscire a motivare l'allievo ad adottare il moderno stile di guida occorre disporre del tempo sufficiente a permettere di dare il peso necessario al tema [QAED].
- Abolire del tutto [FS-PostAuto].

Nessun parere / Non pertinente: PBD, PVL, PPD; CH Städte, USC; ACVS, VöV; Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, IVR-IAS, Koh, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

#### 4.3.3.2

Siete d'accordo che la giornata di formazione complementare debba essere svolta, in linea di principio, entro sei mesi dal rilascio della licenza di condurre in prova (art. 134 cpv. 2 e 3 nonché art. 141 cpv. 3 e 4)?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	3	23	0
Partiti politici	1	6	2
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	17	11	1
Altri soggetti (non consultati)	30	44	13
Totale parziale	52, di cui IG WAB CH <sup>4</sup> : 9	84, di cui ASMC: 8	
Totale	43	76	18

Favorevoli: AI, LU, NE; PS; USAM; ACS, ACVS, ATE-VCS, upi, SPIA, FMS, IG WAB CH, moto, Pro Velo, QAED, RC, SMFV, StVA TI, SVLT, SVSP, TCS, 2rad; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, Agro, APSR-JU, BEOWAB, Deuschle F., Drive, DriveGR, FL BeO, Forster, T., Frei, E., fzl, Hediger, J., jw,

<sup>4</sup> Il «si» della IG WAB CH si riferisce a una regolamentazione che preveda due giornate di formazione complementare.

KiF, Lancashire, G., mm, NGO, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

Art. 134 cpv. 2 e 3:

- Il nostro Cantone premia già oggi questa pratica, rilasciando gratuitamente la licenza di condurre definitiva ai conducenti in prova che hanno frequentato la prima giornata di corso entro i sei mesi. [NE].
- Contribuisce a migliorare la sicurezza stradale, considerato che statisticamente il rischio d'incidenti dei nuovi conducenti è massimo nei mesi immediatamente successivi all'esame pratico [PS; upi, ATE - VCS, Pro Velo; NGO]
- Frequentare il corso di formazione complementare a breve distanza dall'esame pratico di conducente permetterebbe di influenzare meglio il comportamento dei neopatentati in fatto di guida sicura [upi, ATE - VCS, Pro Velo; NGO].
- Formazione complementare in due giornate [IG WAB CH, RC, SMFV; ACS VD, BEOBAB, Drive, DriveGR, Forster, T., fzl, jw, mm, TCS AG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, 2PA], la prima delle quali da svolgere entro sei mesi dall'esame pratico di conducente [RC, SMFV; ACS VD, Drive, Forster, T., jw, mm, TCS AG, WeiPor].
- Ottime le esperienze fatte con questa regolamentazione in Austria [TCS].

Art. 141 cpv. 3 e 4:

- La sanzione penale del mancato rispetto del termine di sei mesi è ritenuta:
  - equilibrata e funzionale allo scopo perseguito [ATE-VCS, upi, Pro Velo; NGO].
  - opportuna [PS].
  - troppo mite [IG WAB CH]! In caso di mancata frequenza dei corsi di formazione complementare occorre adottare anche delle misure amministrative (multe e in più revoca della licenza).

Contrari: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; PPD, FDP, GPPD CH, JDCVr, GLRS, UDC; AGVS, asa, ASTAG, cp, FRE, CDDGP, MFK BS, OV JU, ASMC, SMFV, VSFB; am, ASMCTI, aw, Baroffio, G., BEOBAB, Buchli, K. Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Grischa WAB AG, Gusev, A., ifB, IG BS, jw, KBAV, mm, ModEng, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

In generale:

- I corsi di formazione complementare dovrebbero essere obbligatori solo per i neopatentati che hanno commesso una grave violazione delle norme della circolazione durante il periodo di prova. Per tutti gli altri l'effettiva utilità di tale giornata di corso è difficilmente misurabile e non giustifica i costi che ne derivano per i neopatentati [NW].
- Chiediamo che il corso di formazione complementare non debba essere frequentato entro i primi sei mesi dal rilascio della licenza di condurre, in quanto stimiamo che i costi derivanti dalle possibili deroghe previste possano essere elevati [PPD].
- Frequentare la formazione complementare entro sei mesi dal conseguimento della licenza di condurre costituisce uno sgravio per i neopatentati. Ribadiamo tuttavia la richiesta (si veda mozione 12.3421) di rendere obbligatori i corsi solo per i neopatentati che hanno commesso una grave violazione delle norme della circolazione durante il periodo di prova [FDP, GLRS].
- Rimandiamo alla nostra risposta in merito al punto 4.3.3.1 [GPPD CH, JDCVr, UDC].

Art. 134 cpv. 2 e 3:

- Riteniamo che sei mesi siano troppo pochi, in quanto vi sono molte persone che per comprensibili motivi non sono in grado di concludere il corso di formazione complementare entro questo lasso di tempo (SG: ad. es. servizio militare in ferma continuata). Siamo d'accordo che la giornata di formazione complementare debba essere frequentata entro 12 mesi dal conseguimento della licenza

di condurre in prova [AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; AGVS, asa, ASTAG, CDDGP, MFK BS, OV JU, ZVS AG].

- Sei mesi ci sembrano un periodo troppo breve, considerato che bisogna tener conto anche del termine di iscrizione e dell'offerta di corsi [AGVS, ASTAG]. Inoltre, la situazione finanziaria delle nuove generazioni non è sempre tale da consentire a un giovane di avere ancora molto denaro per la giornata di formazione subito dopo il conseguimento della licenza di condurre [AGVS].
- Data l'inattuabilità pratica del termine di sei mesi, si è dovuto far ricorso alla possibilità di deroga già nell'attuale formazione in due fasi [ASTAG].
- Il termine non deve applicarsi nel quadro delle formazioni professionali di base di «autista di veicoli pesanti» e di «autista di veicoli leggeri». La giornata di formazione complementare va seguita al più tardi entro la fine del tirocinio (corso aziendale) [ASTAG].
- Frequentare una formazione complementare entro due anni dal conseguimento della licenza di condurre in prova è più efficace ed ha effetti più duraturi, poiché permette ai neopatentati di accumulare nel frattempo un certo bagaglio di esperienza e, specie nei più giovani, di maturare una maggiore capacità di comprensione. La limitazione a sei mesi comporterebbe inoltre un onere supplementare anche per le autorità di ammissione. Se dovesse essere introdotta, bisognerebbe fissare a sei mesi la validità della licenza di condurre in prova [BL].
- Riteniamo che la soluzione migliore non sia fissare un termine obbligatorio, ma raccomandare e promuovere (anche con azioni concrete) l'effettuazione del corso il più presto possibile [TI].
- La norma di deroga nell'articolo 134 capoverso 2 non è comprensibile [AG, FR, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS] / non si capisce [VS]. Gli uffici della circolazione dovrebbero mettere in conto di ricevere ogni anno migliaia di richieste di esonero la cui trattazione potrebbe talvolta richiedere accertamenti costosi: stralciare [AG, BE, FR, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZH; asa, CDDGP, MFK BS]. Non si precisa peraltro cosa succede se la formazione complementare non viene assolta neanche dopo il periodo di proroga [SO].
- Se non abolito, allora «si» [FS-PostAuto].
- Nella presente regolamentazione un illecito (revoca della licenza di condurre) è di fondo addirittura premiato, dal momento che ai neopatentati interessati viene concessa automaticamente una proroga del termine di ulteriori sei mesi [KBAV].
- La prima giornata dovrebbe essere frequentata entro i primi sei mesi, la seconda entro il restante periodo di prova [BE; ASMC, VSFB; ASMCTI, aw, ERFA, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VfV, VSZTG].

Art. 141 cpv. 3 e 4:

- Troviamo discutibile la comminazione della multa [PPD].
- Troppo dettagliati, semplificare: multe di 100 franchi in caso di mancata frequenza del corso di formazione complementare entro i tempi previsti, fatto salvo il capoverso 4 [AG].
- In che modo gli organi di controllo possono constatare queste fattispecie (ritardo o mancata frequenza entro il termine)? [AR, BS, FR, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG; asa, CDDGP, MFK BS].
- Adeguare secondo gli stralci chiesti nell'art. 134 [AR, BS, FR, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG; asa, CDDGP, MFK BS].
- Presuppone in pratica che gli organi di controllo debbano verificare il rispetto del termine entro cui bisogna frequentare il corso di formazione complementare per tutte le licenze di condurre in prova, il che implica la possibilità di accedere alle informazioni nel SARI e la registrazione dei dati in tempo quasi reale. Non è chiaro se le multe vadano riportate nell'elenco delle multe disciplinari [BE].
- A prescindere dall'inutilità di imporre un termine obbligatorio di sei mesi per seguire questa formazione, le sanzioni penali previste in caso di un suo mancato assolvimento non sono funzionali ai fini del miglioramento della sicurezza stradale e non avranno l'effetto atteso, andando solo ad appesantire i compiti delle autorità cantonali [GE].
- Gli importi previsti non sono assolutamente dissuasivi e non incentiveranno i titolari di una licenza di condurre in prova ad assolvere l'obbligo entro il termine stabilito [SG, VD].

- Totalmente aberrante e in contraddizione con l'auspicato abbassamento del costo della licenza di condurre: abrogare l'articolo 141 capoverso 3 [FRE; MonAll, MonLui, tl, Val].
- Stralciare. La mancata osservanza dell'obbligo e le sue conseguenze vanno disciplinate analogamente al perfezionamento obbligatorio per i maestri conducenti [ASMC, VSFB; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Le sanzioni penali sono troppo miti [BEOWAB, Drive, DriveGR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, 2PA]! In caso di mancata frequenza dei corsi di formazione complementare occorre adottare anche delle misure amministrative (multe e in più revoca della licenza) [Drive, DriveGR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG].

Nessun parere / Non pertinente: PBD, PVL; CH Städte, USC; VöV; Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, IVR-IAS, Koh, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

#### 4.3.3.3

Siete d'accordo che la giornata di formazione complementare consista principalmente in esercitazioni pratiche e sia incentrata sugli ambiti tematici «Incidenti tipici dei giovani conducenti e loro prevenzione» e «Approfondimento della guida energeticamente efficiente» (all. 9 n. 7.2)?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	23	2	1
Partiti politici	1	5	3
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	22	6	1
Altri soggetti (non consultati)	18	40	13
Totale parziale		53, di cui ASMC: 6 IG WAB CH: 10	
Totale	65	37	20

Favorevoli: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; PS; USC; ACS, ACVS, AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, upi, SPIA, cp, FMS, KiF, CDDGP, MFK BS, moto, Pro Velo, QAED, RC, StVA TI, SVLT, SVSP, TCS, 2rad; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, Agro, APSR-JU, Deuschle, F., FL BeO, Forster, T., Frei, E., Gusev, A., Hediger, J., IG BS, Lancashire, G., MonEsch, NGO, ASMC ZG, Spatz, R, VSZG.

#### Osservazioni, critiche, proposte:

- Per trasmettere in modo didatticamente corretto ed efficace le competenze operative di cui all'allegato 9 numero 7.2 occorrono almeno due giornate [BE].
- Va ritrattata e riesercitata anche la frenata d'emergenza [SG].
- Per insegnare come prevenire gli incidenti non ci si deve focalizzare sugli incidenti tipici dei giovani, bensì sulle cause d'incidente più frequenti [SO].
- Questi contenuti si sono dimostrati validi e dovrebbero pertanto essere mantenuti e sviluppati ulteriormente. Dovrebbero inoltre essere allineati o armonizzati in maniera ottimale con i contenuti della prima fase di formazione [PS].
- Così facendo, si mantengono gli elementi giudicati positivi nella valutazione upi e si eliminano inoltre le carenze riscontrate, consentendo così un miglior allineamento dei contenuti dei corsi di formazione complementare con quelli della prima fase di formazione [ATE - VCS, upi, NGO, Pro Velo].
- L'esperienza del passato ha mostrato che una formazione, pur se adeguata, fallisce non tanto per via dei contenuti di apprendimento in essa definiti quanto piuttosto per via la loro attuazione.

Nell'introduzione delle nuove giornate di formazione complementare occorre pertanto rivolgere un'attenzione particolare all'attuazione metodologico-didattica dei contenuti di apprendimento per garantire una trasposizione il più durevole possibile della teoria nella pratica [RC].

- Descrivere concretamente il contenuto delle esercitazioni pratiche [TCS; AAE-Crec].

Contrari: JU, LU; FDP, GPPD CH, JDCVr, GLRS, UDC; FRE, IG WAB CH, OV JU, ASMC, SMFV, VSFB; am, ASMCTI, BEOBAB, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Grischa WAB AG, ifB, jw, KBAV, mm, ModEng, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, tl, Val, VAZ, VerTug, VfV, WAB ZCH, WB, WeiPor, UFV, VSZTG, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- La guida ecocompatibile è già insegnata nella prima fase di formazione e verificata in sede di esame pratico, per cui la giornata deve essere costituita essenzialmente da esercizi pratici [JU; OV JU].
- All. 9 n. 7.12 e 7.23: Il problema non sta nell'analisi degli incidenti quanto piuttosto nell'errata collocazione della focale: la guida energeticamente efficiente ed ecocompatibile è uno stile di vita che presuppone la ricerca di soluzioni tecniche. Farne il tema di una giornata di formazione non è di alcun apporto. Il punto focale dovrebbe essere posto sulla guida cooperativa e preventiva e sulle conseguenze della fretta, della ridotta idoneità alla guida e della distrazione al volante [LU].
- Si vedano osservazioni in merito alla domanda 4.3.3.1 [FDP, GLRS, GPPD CH, JDCVr, UDC]. Non bisogna insegnare a guidare in modo efficiente sul piano energetico, bensì costruire veicoli efficienti dal punto di energetico. I veicoli elettrici guadagnano terreno, mentre i temi del corso restano al passo e vengono costantemente surclassati dalla realtà [UDC].
- La formazione complementare deve incitare i nuovi conducenti ad adottare comportamenti sicuri e una sola giornata non permette di raggiungere gli obiettivi auspicati: sono necessarie due giornate [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- È impossibile condensare i contenuti finora coperti in due giornate di corso da otto ore in un corso di una sola giornata di sette ore senza che vi sia una massiccia perdita di qualità. La sicurezza stradale ha un prezzo [IG WAB CH, ASMC; ASMCTI, BEOBAB, Drive, DriveGR, ERFA, FZ, fzl, jw, mm, SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA]!
- In caso di mantenimento delle due giornate, il piano di formazione va rivisto [SMFV, VSFB] in collaborazione con l'organizzazione del mondo del lavoro competente [VSFB; KBAV]. Impossibile dal punto di vista didattico e pedagogico [SMFV].
- Il giro di prova costituisce già oggi la prima parte della lezione di guida ecocompatibile, dal momento che è in base a questo che i partecipanti confrontano il proprio stile di guida con gli insegnamenti teorici ricevuti in materia. Se questa parte viene a cadere, il confronto tra stile di guida «attuale» e stile di guida «ecocompatibile» non è quantificabile nero su bianco e i partecipanti non ne capiscono quindi la differenza. La guida ecocompatibile non serve solo a ridurre il consumo, ma essendo soprattutto preventiva si traduce anche in una guida meno rumorosa e più sicura [Buchli, K., FahrEng, Grischa WAB AG, ModEng].
- La guida efficiente sul piano energetico è già insegnata nella prima fase di formazione, per cui per molti partecipanti costituisce una ripetizione eccessiva: lasciar cadere il tema «sostanze psicotrope», promuovere maggiormente lo scambio di esperienze, insistere più incisivamente sul tema «prevenzione degli incidenti», stralciare il tema «approfondimento della guida energeticamente efficiente» [ifB].
- L'obiettivo della formazione complementare dovrebbe essere la sicurezza stradale, il che significa che incentivando la sicurezza stradale attraverso una guida preventiva si otterrà necessariamente un effetto sul consumo di energia [Drive, jw, mm, WB, ZFV]. Lasciar cadere il tema «guida efficiente sul piano energetico» [WB].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, PVL; CH Städte, USC; VöV; Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, IVR-IAS, Koh, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

### 4.3.4 Altre proposte di modifica sostanziali

#### 4.3.4.1 Corso di pronto soccorso

##### 4.3.4.1.1

Siete d'accordo con il trasferimento della garanzia esterna della qualità ai Cantoni, che possono delegare a loro volta tale mansione (art. 136 cpv. 1, 2 lett. a e cpv. 4)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	3	22	1
Partiti politici	2	0	7
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	19	4	5
Altri soggetti (non consultati)	47	12	12
Totale parziale	72, di cui: ASMC: 22 IG WAB CH: 8		
Totale	42	38	27

Favorevoli: JU, TI, ZH; PS, UDC; USAM; ACS, AGVS, ASTAG, ATE - VCS, upi, cp, FMS, FRE, IG WAB CH, moto, OV JU, Pro Velo, ASMC, SMFV, StVA TI, TCS, SVSP, VSFB, 2rad; ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Deuschle, F., Drive, ERFA, Emergency, FAid, fctsa, FGLWFL, Forster, T., FS-PostAuto, FZ, fzl, IVR-IAS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), Reasco, SanA, SF, ASMC ZG, Spatz, R., SSK, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, 2PA

##### Osservazioni, critiche, proposte:

- La competenza per la garanzia della qualità deve restare alla Confederazione [TI].
- Favorevoli, purché si intenda affidare un mandato unitario all'IVR-IAS [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, Reasco, SanA, SSK].
- D'accordo, nella misura in cui sussista la competenza. Non devono esserci solo tre organizzazioni in grado di rilasciare la certificazione dei corsi. Abolire i corsi di pronto soccorso come apparentemente vogliono fare anche alla SVSA? [FS-PostAuto]
- Speriamo solo che a seguito di questa modifica la delega non venga data un'altra volta a un'istituzione di portata nazionale, poiché in questo caso si potrebbe direttamente trasferirla a questa [Drive, jw, mm, ZFV].

Contrari: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, VD, TG, UR, VS, ZG; asa, SPIA, CDDGP, MFK BS; AAE-Crec, Abegglen, P., Buchli, K., FahrEng, FS-Fur, FVO, Hediger, J., IG BS, Koh, SRC, ssb, ZVS AG

##### Osservazioni, critiche, proposte:

- Lasciare la competenza in materia di garanzia della qualità alla Confederazione [AG, AI, AR, BE, BL, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG; asa, CDDGP; SRC, ssb] oppure prevedere chiaramente una delega a terzi (Interassociazione di salvataggio) [BE, FR]. Un trasferimento dei compiti ai Cantoni è escluso [AG]. Le autorità cantonali non hanno alcuna conoscenza in quest'ambito [FR].
- Il controllo di questo compito è e deve restare di competenza degli uffici della circolazione [GL]. Lasciare invariata la competenza [LU]. L'attuale soluzione ha dimostrato di essere valida e va mantenuta [ZVS AG].

- Non ci si spiega perché l'attuale sistema sovraccarichi i Cantoni. L'USTRA può rimediare alle carenze riscontrate e continuare a lavorare con un sistema migliorato, delegando eventualmente il controllo all'Interassociazione di salvataggio (IVR-IAS) [SO].
- I servizi della circolazione non sono competenti in materia di garanzia della qualità dei corsi di pronto soccorso. Tale controllo deve essere lasciato alla Confederazione e alle organizzazioni del mondo del lavoro competenti [VD].
- La garanzia della qualità deve essere delegata all'IVR-IAS con un mandato vincolante per tutti i Cantoni, altrimenti se ogni Cantone dovesse utilizzare un sistema di garanzia della qualità diverso, la situazione per gli organizzatori diverrebbe ingestibile tanto dal punto di vista amministrativo quanto in termini di costi (ad es. interfacce diverse a seconda del Cantone). Negli ultimi anni molti organizzatori di corsi di salvataggio non professionali (tra cui anche la Federazione svizzera dei Samaritani) hanno messo a punto il proprio sistema di garanzia della qualità insieme all'IVR-IAS, anche in considerazione del fatto che già nel maggio 2015 l'USTRA aveva prospettato di trasferire a questa associazione la garanzia della qualità del corso di pronto soccorso per aspiranti conducenti [ssb].
- Posto che l'utilità del corso di pronto soccorso è incontestata, valutare la possibilità di abolirne l'obbligatorietà [AI].
- La partecipazione al corso di pronto soccorso non deve costituire il presupposto per candidarsi alla licenza per allievo conducente e alla licenza di condurre: stralciare. Oggi i soccorsi medici d'urgenza giungono sul luogo di un incidente molto più rapidamente rispetto a quando è stata introdotta l'obbligo del corso, per cui il rischio che, pur avendo frequentato il corso di pronto soccorso, un privato per quanto ben intenzionato possa fare più male che bene è potenzialmente più elevato [BL, FR, NW, SZ, VD, ZG; asa, CDDGP]. Si è inoltre visto che, nonostante la garanzia di qualità da parte della Confederazione, i corsi di pronto soccorso sono spesso di cattivo livello e che in alcuni casi i certificati vengono rilasciati anche senza superamento del corso, cosa purtroppo dovuta al fatto che per taluni organizzatori i corsi di pronto soccorso sono un mero business, che porta soldi a loro e fa aumentare i costi della formazione di guida per gli allievi. Senza contare, infine, che svolgere accertamenti caso per caso sulle innumerevoli persone dispensate dal corso conformemente all'articolo 6 capoverso 2 lettere c e d comporta un onere considerevole per gli uffici della circolazione [BL, FR, NW, OW, SZ, ZG; asa, CDDGP].
- In alternativa al corso si potrebbero riprendere negli esami teorici domande riguardanti i temi chiave del pronto soccorso in ambito di circolazione stradale, conoscenze che come per le norme della circolazione gli esaminandi devono tuttavia acquisire autonomamente [BL, FR, NW, SZ, VS, ZG; asa, CDDGP; FS-Fur, FVO].
- Nella nostra società la necessità dei corsi di pronto soccorso è incontestata [TG, UR; FS-Fur, FVO]. Occorre tuttavia precisare che tale esigenza non si limita unicamente ai conducenti diciottenni [TG].
- Tutte le disposizioni sui corsi di pronto soccorso vanno mantenute, tranne l'articolo 157 che deve essere stralciato [VS].
- Una garanzia di sicurezza organizzata in maniera centralizzata garantisce una certa unitarietà, condizione che una soluzione federalista non sarebbe in grado di assicurare [VS; SPIA: AAE-Crec, Koh, ssb].
- In quanto maggiore organizzatrice di corsi di pronto soccorso per aspiranti conducenti, la Federazione svizzera dei Samaritani dovrà anche in futuro poter avere un unico sistema di garanzia della qualità, in quanto, essendo le sezioni regionali basate su un sistema di milizia, tutte le prestazioni fanno capo alla sede centrale, allo scopo fra l'altro di sgravare chi presta servizio a titolo volontario [ssb].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte, USC; ACVS, QAED, RC, SVLT, VöV; Agro, DriveGR, FahrWet, Frei, E., Gusev, A., ifB, KiF, ModEng, NGO, PostAuto, VfV, VSGP

## 4.3.4.1.2

Siete d'accordo che si richieda agli organizzatori e non più ai formatori il riconoscimento per lo svolgimento del corso (art. 117 in combinato disposto con all. 9 n. 1.3)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	23	2	1
Partiti politici	1	1	7
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	16	1	11
Altri soggetti (non consultati)	43	8	19
Totale parziale	84, di cui ASMC: 20 IG WAB CH: 7		
<b>Totale</b>	<b>57</b>	<b>12</b>	<b>40</b>

Favorevoli: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; PS; USAM; AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, upi, SPIA, cp, FRE, IG WAB CH, CDDGP, OV JU, Pro Velo, ASMC, SVSP, TCS, VSF; ACS VD, am, ASMCTI, aw, BEOB, Deuschle, F., Drive, Emergency, FAid, fctsa, FGLWFL, Forster, T., FS-PostAuto, FZ, fzl, IG BS, IVR-IAS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, Reasco, SanA, SF, ASMC ZG, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, WAB ZCH, WB, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Si veda sotto il punto 4.3.4.1.1 [AG, BL, FR, GR, NE, NW, OW, SZ, TG, VD, VS, ZG; asa, CDDGP].
- Procedere esattamente come nell'OAut: se nel SARI l'organizzatore è certificato, devono esserlo anche i docenti [TCS].
- Il controllo della qualità della formazione e delle competenze è indispensabile per garantire la qualità dell'insegnamento e il livello dei formatori [ACS VD].
- Integrare l'articolo 117: Il corso di pronto soccorso deve essere seguito presso un'organizzazione in possesso di un riconoscimento rilasciato dall'autorità cantonale o da un servizio di riconoscimento da questa incaricato (conformemente all'art. 114 cpv. 1) [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, Reasco, SanA, SRC, SSK].
- Assolutamente d'accordo [FS-PostAuto].
- Nel caso di organizzazioni di portata nazionale come la Federazione svizzera dei Samaritani il riconoscimento va lasciato agli organizzatori, che devono poi aver cura di far rispettare le regole prescritte dalle proprie filiali (quali le sezioni regionali dei Samaritani) [ssb].

Contrari: LU, SO; UDC; MFK BS; AAE-Crec, Abegglen, P., Buchli, K., FahrEng, Hediger, J., Koh, OFV (AR, AI, SG, TG), WeiPor

Osservazioni, critiche, proposte:

- Sono i formatori che devono disporre delle competenze tecniche e metodologiche. Non serve a niente che a disporre sia uno degli organizzatori [LU].
- Sono i formatori ad essere al fronte ed è dalla loro qualificazione che dipende l'acquisizione delle necessarie operative da parte degli allievi. È di scarsa utilità pratica far condurre una formazione a una persona incompetente per poi segnalare la cosa a posteriore nel corso di un audit [SO].
- Il corso di pronto soccorso è e rimane un modulo importante, per cui in futuro devono essere riconosciuti anche i formatori e non solo le loro «società organizzatrici» [UDC].

- Formazione a livello nazionale per persone che nella maggioranza dei casi non terranno mai dei corsi e il cui controllo verrà fatto a livello cantonale, per cui si avranno di nuovo 26 modi diversi di vedere e di fare le cose [AAE-Crec]!
- No, bisogna assicurare che il riconoscimento per condurre corsi sia richiesto anche ai formatori e non «solo» gli organizzatori [OFV (AR, AI, SG, TG)].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte, USC; ACS, ACVS, FMS, moto, QAED, RC, SMFV, StVA TI, SVLT, VöV, 2rad; Agro, APSR-JU, DriveGR, ERFA, FahrWet, Frei, E., FS-Fur, FVO, Grischa WAB AG, Gusev, A., ifB, KiF, ModEng, NGO, PostAuto, TCS TG, VfV, VSGP, VSZTG

#### 4.3.4.2 E-learning

Siete d'accordo che si autorizzi espressamente l'integrazione di moduli di e-learning nei corsi di pronto soccorso e di teoria della circolazione (art. 116 e 119 in combinato disposto con all. 9 n. 8.12)?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	25	1	0
Partiti politici	2	2	5
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	21	4	3
Altri soggetti (non consultati)	32	34	5
Totale parziale	81, di cui: IG WAB CH: 8	41, di cui: ASMC: 10	
Totale	73	31	15

Favorevoli: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; PS, UDC; USAM; ACS, AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, upi, SPIA, cp, FMS, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, moto, OV JU, Pro Velo, RC, StVA TI, SVLT, SVSP, TCS, 2rad; Agro, BEOB, Deuschle, F., Emergency, ERFA, FAid, fctsa, Frei, E., fzl, Hediger, J., IVR-IAS, KiF, Koh, Lancashire, G., NGO, Reasco, SanA, ASMC ZG, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

#### Osservazioni, critiche, proposte:

In generale:

- Valutare se non sia possibile sostituire interamente il corso di teoria della circolazione con un programma di e-learning [AI].
- La parte principale del corso di pronto soccorso deve consistere in esercizi pratici. L'e-learning può essere al massimo inserito a titolo integrativo. Nel corso di teoria della circolazione, per contro, l'impiego dell'e-learning è sicuramente indicato (riconoscere i segnali stradali, valutare la situazione del traffico) [LU].
- Il ricorso all'e-learning presuppone tuttavia che gli organizzatori dei corsi possano verificare le conoscenze acquisite nel quadro di un esame [BE].
- Il Consiglio di Stato della Repubblica e Cantone di Ginevra plaudono alla volontà delle autorità federali di adattare la legge all'evoluzione delle tecnologie [GE]. È nello spirito dei tempi ed è quindi importante prevedere un adeguamento alle tecnologie digitali [cp].
- Il test d'entrata deve poter essere ripetuto tre volte, disciplinando il seguito della procedura dopo il terzo fallimento (ad es. periodo di attesa/sospensione di sei mesi) [SO].

- Bisogna trovare i mezzi per garantire che sia effettivamente il partecipante a compilare il modulo online [VD; cp] e stabilire inoltre il metodo di calcolo del tempo da dedicare all'insegnamento elettronico tenendo conto delle disparità in termini di rapidità di apprendimento [VD].
- L'e-learning è una necessità oggi giorno e costituisce un arricchimento delle possibilità sia di apprendimento che di insegnamento [PS].
- Solo laddove non arriva la pratica [UDC; NGO]. Il modo corretto di collocare qualcuno che ha perso i sensi può essere esercitato in modo più incisivo e realistico con «persone vere» che su uno schermo [UDC].
- Accogliamo con estremo favore l'integrazione dell'e-learning [ATE-VCS, upi, Pro Velo], che è da appoggiare anche nelle parti di formazione non obbligatoria (formazione pratica di guida), come prosecuzione o integrazione del libretto di formazione [ATE - VCS, upi, NGO, Pro Velo].
- L'e-learning non deve far trascurare gli effetti prodotti dalle dinamiche di gruppo, necessari allo sviluppo di un atteggiamento positivo [IG WAB CH; BEOWAB, ERFA, fzl, TCS AG, TCS TG, ASMC ZG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, 2PA].

Art. 116 in combinato disposto con all. 9 n. 8.12:

- La ripartizione su due giornate è riferita a un corso di dieci ore. Dato che integrando un modulo di e-learning la durata di un corso di pronto soccorso si riduce a sette ore, non va ripartito su due giornate come un corso classico di dieci ore [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, Reasco, SanA, ssb, SRC, SSK].

Contrari: SH; GPPD CH, JDCVr; FRE, ASMC, SMFV, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, Buchli, K., Drive, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, GrischA WAB AG, IG BS, jw, KBAV, mm, ModEng, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, tl, UFV, Val, WB, ZFV

Osservazioni, critiche, proposte:

Art. 116 in combinato disposto con all. 9 n. 8.12 / art. 119 in combinato disposto con all. 9 n. 8.12

- I primi soccorsi e i gesti utili da compiere devono essere appresi in pratica e non online [GPPD CH; JDCVr].
- Corso di pronto soccorso: sì; corso di teoria della circolazione: no [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, ifB, KBAV, SF, UFV]. Gli elementi del corso di teoria della circolazione che non si prestano ad essere dispensati mediante moduli di e-learning, dovrebbero rientrare nell'esame teorico [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV]. Dal punto di vista pratico l'e-learning è difficilmente integrabile nel corso di teoria della circolazione. In caso ad esempio di assegnazione di compiti a casa, non si riesce a dire con chiarezza chi abbia risolto gli esercizi e svolgere un esame in classe mediante modulo di e-learning integrato risulta problematico per via della disomogeneità dei gruppi: gli allievi più svegli terminano presto e si annoiano, aspettando che gli altri, ad esempio quelli con minori conoscenze linguistiche, finiscano di svolgere gli esercizi [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Non vanno trascurati gli effetti prodotti dalle dinamiche di gruppo ingenerate dallo scambio di esperienze, che sono indispensabili a influenzare i comportamenti e sviluppare un atteggiamento positivo [ASMC; Abegglen, P., ACS VD, APSR-JU, ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- La teoria della circolazione può essere dispensata efficacemente solo attraverso lo scambio di esperienze [SFMV].
- Delle lezioni orientate alla trasmissione di competenze o all'azione non possono essere svolte via computer, in quanto presuppongono la necessità sviluppare capacità e abilità basate anche su conoscenze di psicologia dell'apprendimento e neuro-didattica. Solo se un docente è in grado di fare una cosa, può insegnarla in modo efficace. Trasferendo una parte del corso di teoria della circolazione sul computer se ne ridurrebbe in parte il successo formativo. Anche dal punto di vista motivazionale, per i partecipanti è più interessante fare qualcosa di pratico piuttosto che «impararlo» al computer [VSFB].
- C'è bisogno del 30 per cento di teoria contro il 70 per cento di esercizi pratici [AAE-Crec].

- Non permette di raggiungere gli obiettivi pedagogici indicatori di una formazione di qualità che consentano di garantire il livello degli esami e gli obiettivi in materia di sicurezza. Alto rischio di truffa agli esami [ACS VD]. Come si fa a controllare che dietro lo schermo sia seduta davvero la persona giusta [FL BeO]?
- L'attuale esame teorico mostra in modo lampante che le conoscenze teoriche possono essere acquisite in breve tempo per poi andar completamente perse nella pratica. Queste lezioni vivono soprattutto dell'esperienza e della dimostrazione pratica data dai moderatori/istruttori. Non essendo i modelli di comportamento trasmessi puramente teorici ma orientati alla pratica, non avrebbe alcun senso trasferirli su sistemi di e-learning in quanto perderebbe il nesso con la realtà [Drive, jw, mm, ZFV].
- Integrare un programma di e-learning nel corso di pronto soccorso e nel corso di teoria della circolazione non è ottimale, perché in questo modo gli allievi non hanno possibilità di fare domande in caso di incertezze. Specie nel corso di teoria della circolazione un fattore essenziale ai fini del raggiungimento degli obiettivi di apprendimento è costituito dalle discussioni e dallo scambio di opinioni, tutte cose che non sarebbero più garantite con un modulo di e-learning [Forster, T.].
- Non permette un controllo misurabile dell'apprendimento [FS-PostAuto].
- La ripartizione su due giornate è riferita a un corso di dieci ore. Dato che integrando un modulo di e-learning la durata di un corso di pronto soccorso si riduce a sette ore, non va ripartito su due giornate come un corso classico di dieci ore [KBAV].
- Mi rifiuto che il docente venga sostituito in parte o totalmente da una macchina su cui chiunque può seguire la formazione a nome di un altro. Che al termine di una lezione in aula si faccia ricorso a un modulo online per verificare le competenze acquisite nei corsi di pronto soccorso e di teoria della circolazione mi sembra invece positivo [MonEsch].

Nessun parere / Non pertinente: PBD, PPD, FDP, PVL, GLRS; CH Städte, USC; ACVS, QAED, VöV; FahrWet, Gusev, A., PostAuto, VfV, VSGP

#### 4.3.4.3 Formazione pratica di base per la guida di motoveicoli

##### 4.3.4.3.1

Siete d'accordo che la formazione pratica di base si componga dei tre moduli proposti (art. 125 cpv. 1)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	23	2	1
Partiti politici	2	0	7
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	22	2	6
Altri soggetti (non consultati)	31	17	24
Totale parziale	79, di cui ASMC: 8	21, di cui IG WAB CH: 8	
Totale	71	13	40

Favorevoli: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; PS, UDC; USAM; asa, ACVS, ASTAG, ATE - VCS, upi, cp, Drive, FMS, FRE, CDDGP, MFK BS, moto, OV JU, Pro Velo, RC, ASMC, SMVF, StVA TI, SVSP, TCS, VSFB, 2rad; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, Deuschle F., FGLWFL, FL BeO, Frei, E., FZ, Hediger, J., IG BS, jw, KiF, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R., tl, UFV, Val, VSZG, ZFV

Osservazioni, critiche, proposte:

- All. 9 n. 4.3: Ai fini di un controllo efficace da parte delle autorità cantonali, gli organizzatori devono segnalare anticipatamente la data di avvio del corso. Riguardo alla forma della segnalazione e alla presentazione della documentazione, occorre precisare che, su richiesta delle autorità cantonali, entrambe devono avvenire per via elettronica. Gli uffici della circolazione hanno già sviluppato un'apposita applicazione informatica [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU], per cui non ha alcun senso che nei Cantoni che ne sono provvisti le segnalazioni e la documentazione vengano ancora trasmesse per iscritto [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- All. 9 n. 4.41: Il maestro conducente è in grado di giudicare da sé quanti moduli ci si aspetta che gli allievi possano e debbano seguire, per cui questo numero è superfluo [AG, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- All. 9 n. 4.42: Al maestro conducente non deve essere prescritto nemmeno l'ordine di successione in cui impartire i moduli [BL].
- All. 9 n. 4.46: Non si afferra perché prescrivere un numero minimo di due partecipanti, visto che svolgere la formazione pratica di base per la guida di motoveicoli sotto forma di lezione individuale accresce di norma il successo formativo [ZH].
- Appoggiamo una formazione di base unitaria della durata di 12 ore, ripartita in tre moduli e da seguire una volta sola [UDC; ASTAG, FMS, moto, StVA TI, 2rad], fatta eccezione per la categoria AM. Per questa categoria deve invece essere richiesto il superamento dell'esame teorico di base completo e il completamento di una parte della formazione pratica di base, nel qual caso la seconda parte della formazione di base dovrà essere seguita prima dell'esame pratico di conducente della categoria A2 o (in caso di accesso diretto) della categoria A [UDC; ASTAG, FMS, moto, StVA TI].
- La regolamentazione proposta permette di guidare per un anno senza formazione né accompagnamento [Drive, ASMC; ASMCTI, FZ, jw, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV]. La formazione pratica di base dovrebbe essere seguita entro quattro mesi dal superamento dell'esame teorico di base o dal rilascio della licenza per allievo conducente [ASMC, SMFV; ASMCTI, Drive, FZ, jw, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, ZFV].
- Modello di provata validità (TCS).
- Il modulo 1 dovrà consistere nel manovrare per la prima volta il proprio motoveicolo su un piazzale chiuso al traffico ed essere costituito da esercizi pratici legati alla tecnica di guida e alla padronanza del proprio mezzo: minimo 90 minuti per allievo, gruppo di massimo cinque persone, ovvero 450 minuti per gruppo. I moduli 2 e 3 si svolgeranno su strade pubbliche: gruppo di massimo cinque persone, durata 2x 5h1/4 [AAE-Crec].

Contrari: SO, VD; IG WAB CH, QAED; BEOB, Buchli, K., ERFA, FahrEng, FS-PostAuto, fzl, ifB, KBAV, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- All. 9 n. 4.3: Ai fini di un controllo efficace da parte delle autorità cantonali, gli organizzatori devono segnalare anticipatamente la data di avvio del corso. Riguardo alla forma della segnalazione e alla presentazione della documentazione, occorre precisare che, su richiesta delle autorità cantonali, entrambe devono avvenire per via elettronica. Gli uffici della circolazione hanno già sviluppato un'apposita applicazione informatica, per cui non ha alcun senso che nei Cantoni che ne sono provvisti le segnalazioni e la documentazione vengano ancora trasmesse per iscritto [SO].
- La formazione pratica di base nei tre moduli proposti va specificamente strutturata in funzione delle categorie. Non è né opportuno né benefico per la sicurezza stradale, per esempio, che una persona che ha seguito la formazione di base su uno scooter (in cui non è prevista la guida in curva a velocità elevate) pretenda poi di guidare una moto di maggiore cilindrata (in cui la guida in curva a velocità elevate è cruciale) [SO].
- I principi della guida ecocompatibile ed efficiente sul piano energetico vanno presi in considerazione anche nel caso dei motoveicoli [QAED].

- La formazione pratica di base deve essere seguita entro un termine di quattro mesi [IG WAB CH; BEOB, ERFA, fzl, KBAV, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA]. La soluzione proposta consente di guidare per un anno senza formazione né accompagnamento [IG WAB CH; BEOB, ERFA, fzl, KBAV, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WeiPor, ZVS AG, 2PA]. Verso la fine del periodo di validità della licenza per allievo conducente, la regolamentazione proposta induce anche a svolgere in tempi ravvicinati la formazione pratica di base, la formazione e l'esame [KBAV].
- Lasciare nella forma attuale [Buchli, K., FahrEng]!
- Per motivi legati alla sicurezza stradale, un corso base per ogni singola categoria [FS-PostAuto].
- I contenuti dei tre moduli vanno ripensati. La statistica degli incidenti parla da sé (aumento degli incidenti con le moto di grossa cilindrata) [ifB].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte, USC; ACS, AGVS, ASTAG, SPIA, SVLT, VöV; Agro, DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., FS-Fur, FVO, Grischa WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP, WB

#### 4.3.4.3.2

Siete d'accordo con la durata complessiva di 12 ore della formazione pratica di base (art. 125 cpv. 2)?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	23	2	1
Partiti politici	2	0	7
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	22	0	7
Altri soggetti (non consultati)	45	3	25
Totale parziale	93, di cui ASMC: 8 IG WAB CH: 9		
<b>Totale</b>	<b>76</b>	<b>5</b>	<b>42</b>

Favorevoli: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VS, ZG, ZH; PS, UDC; USAM; ACVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, upi, cp, FMS, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, moto, OV JU, Pro Velo, RC, ASMC, SMFV, StVA TI, TCS, SVSP, VSFB, 2rad; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Deuschle, F., Drive, ERFA, FGLWFL, FL BeO, Frei, E., FS-PostAuto, FZ, fzl, Hediger, J., IG BS, jw, KBAV, KiF, Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

#### Osservazioni, critiche, proposte:

- Formazione progressiva nelle singole categorie (analogamente ad oggi). Vantaggio: la durata totale resta di 12 ore conformemente al nuovo diritto [SO].
- Si vedano osservazioni in merito alla domanda 4.3.4.3.1 [UDC; ASTAG, FMS, moto, StVA TI].
- Fatte salve le osservazioni in merito alla domanda 4.3.4.3.3 [RC].
- 12 ore per la categoria A1 [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Quattro ore per la categoria AM [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFLFZ, KBAV, SF, UFV].

Contrari: TG, VD; Buchli, K., FahrEng, ifB

Osservazioni, critiche, proposte:

- La direttiva europea prescrive sette ore. Ci chiede perché non applicare la stessa durata anche in Svizzera [TG].
- Confronta punto 4.3.4.3.3 [VD].
- Lasciare nella forma attuale [Buchli K., FahrEng]!

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte, USC; ACS, AGVS, ASTAG, SPIA, QAED, SVLT, VöV; Agro, DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., FS-Fur, FVO, Grischa WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, Koh, ModEng, MonEsch, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP, WB

## 4.3.4.3.3

Siete d'accordo che in futuro la formazione pratica di base sia prescritta soltanto per l'ottenimento della prima categoria per motoveicoli (A1 o A2) e per l'«accesso diretto» alla categoria A (art. 15 cpv. 3, 16 cpv. 3 e 41 cpv. 2)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	20	5	1
Partiti politici	1	1	7
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	17	6	6
Altri soggetti (non consultati)	37	16	20
Totale parziale	76, di cui ASMC: 18 IG WAB CH: 7		
<b>Totale</b>	<b>51</b>	<b>28</b>	<b>36</b>

Favorevoli: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, VS, ZH; UDC; USAM; asa, ASTAG, SPIA, cp, FMS, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, moto, OV JU, ASMC, SMFV, StVA TI, SVSP, TCS, 2rad; Abegglen, P., ACS VD, am, ASMCTI, aw, BEOB, Deuschle, F., ERFA, FGLWFL, FL BeO, Drive, Frei, E., FZ, fzl, Gusev, A., jw, KBAV, KiF, Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, SF, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VSZG, VSZTG, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Sì, ma l'accesso diretto deve rimanere possibile per altri conducenti di motoveicoli (si vedano osservazioni in merito alla domanda 4.3.2.6.1). Riguardo alle deroghe concernenti la categoria AM, si vedano le osservazioni in merito alla domanda 4.3.4.3.1 [UDC; ASTAG, FMS, moto, StVA TI, 2rad].
- Si veda punto 4.3.2.6.1 [ASMC; SF].

Contrari: BE, SO, UR, VD, ZG; PS; ACVS, ATE - VCS, upi, Pro Velo, RC, VSFB; AAE-Crec, APSR-JU, Buchli, K., FahrEng, FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, Hediger, J., ifB, IG BS, ModEng, MonEsch, OFV (AR, AI, SG, TG), VerTug, WAB ZCH, WeiPor;

Osservazioni, critiche, proposte:

- Il comportamento di guida dei motoveicoli delle categorie A1 (perlopiù scooter) e A2 differisce notevolmente [BE, SO, VD; ACVS, RC, VSFB; VerTug]. Prescrivere una formazione minima anche per la categoria A2 appare perciò opportuno nell'interesse della prevenzione degli incidenti [BE; ACVS]. Bisogna prevedere otto ore di corso per la categoria A1 e altrettante per la categoria A2 [VD]. Temi specifici come la guida in curva o la frenata, ma anche la tenuta generale di un motoveicolo di maggiore potenza, dovrebbero essere rivisti al momento del passaggio dalla categoria A1 ad una

categoria superiore [RC]. I rischi di incidenti legati al passaggio a una categoria di motoveicoli superiore possono essere mitigati frequentando nuovamente una formazione pratica di base. Occorre dunque ripetere l'intera formazione di base per il conseguimento di ogni categoria di motoveicoli [VSFB]. La prassi attuale è ben collaudata [VerTug].

- Riteniamo che per motivi di prevenzione sia bene mantenere dei corsi progressivi per le categorie A2 e A [PS; ZG; ATE - VCS, upi, Pro Velo].
- Per considerazioni di tecnica della sicurezza stradale a ogni esame per la guida di motoveicoli deve corrispondere una sua formazione tecnica di base, in special modo per le categorie più pesanti [PS].
- Dato che la guida dei motoveicoli presuppone una conoscenza tecnica e una consapevolezza dei pericoli elevata, è bene non rinunciare ai corsi progressivi (di almeno quattro ore) per le categorie A2 e A [ATE - VCS, upi, Pro Velo; APSR-JU].
- Vogliamo semplicemente rilasciare licenze o formare i giovani a comportarsi correttamente nel traffico [AAE-Crec]?

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte, USC; ACS, AGVS, ASTAG, QAED, SVLT, VöV; Agro, DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Grischa WAB AG, IVR-IAS, Koh, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP, WB

#### 4.3.4.4 Esami teorici di base e complementare

##### 4.3.4.4.1

Siete d'accordo che i candidati che per tre volte non hanno superato l'esame teorico di base o complementare debbano attendere tre mesi prima di poterlo ripetere (art. 65)?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	2	23	1
Partiti politici	3	1	5
Associazioni mantello	0	1	2
Altre organizzazioni (consultate)	12	13	3
Altri soggetti (non consultati)	36	18	16
Totale parziale	53, di cui ASMC: 15 IG WAB CH: 7		
<b>Totale</b>	<b>31</b>	<b>56</b>	<b>27</b>

Favorevoli: AI, SH; FDP, PS, UDC; ACS, AGVS, ATE - VCS, upi, SPIA, IG WAB CH, Pro Velo, RC, ASMC, SVLT, SVSP, TCS; AAE-Crec, Abegglen, P., Agro, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOWAB, Buchli, K., Deuschle, F., ERFA, FahrEng, FGLWFL, Forster, T., Frei, E., FS-PostAuto, fzl, Hediger, J., IG BS, KiF, Lancashire, G., OFV (AR, AI, SG, TG), PostAuto, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZVS AG, 2PA

##### Osservazioni, critiche, proposte:

- Introdurre un periodo di attesa dopo il terzo tentativo fallito [FDP].
- Basta con l'approccio «gioco del lotto», ossia col ripetere l'esame teorico fino a che casualmente si raggiunge un punteggio sufficiente [UDC].
- I candidati che non superano gli esami teorici di base e complementare per due volte devono presentare un attestato di conclusione della formazione teorica di base rilasciato da un maestro conducente. In caso di terzo fallimento dell'esame, i candidati devono essere ammessi a sostenere

una nuova prova solo dopo un periodo di attesa di tre mesi [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].

- Nessun periodo di attesa, ma firma del maestro conducente dopo tre fallimenti, in modo da mettere alle strette chi ha bisogno della licenza per allievo conducente [APSR-JU].
- Il fatto che ora gli esami teorici di base e complementare debbano essere svolti da esperti della circolazione non corrisponde alla prassi attualmente seguita in numerosi Cantoni, tanto più che, trattandosi di esami elettronici, la loro sorveglianza non richiede necessariamente la presenza fisica di un esperto della circolazione [SH].
- Prescrivere così: Le autorità cantonali elaborano le domande d'esame. Queste, come pure le immagini e le illustrazioni che le corredano, non sono pubbliche e sono protette dal diritto d'autore. Le autorità cantonali possono trasferire l'elaborazione delle domande e il diritto d'autore a terzi. Può essere pubblicato al massimo l'80 per cento delle domande d'esame [SH].
- Vietare la pubblicazione delle domande da parte degli uffici della circolazione [UDC].
- Appoggiamo esplicitamente un periodo di attesa [IG WAB CH; BEOWAB, ERFA, fzl, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, ZVS AG, 2PA] di sei mesi [VerTug].
- Il periodo di attesa deve essere possibilmente più lungo [FS-PostAuto].
- Si evita così che i candidati arrivino impreparati all'esame [PostAuto].

Contrari: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; PVL; USAM; asa, ASTAG, cp, FMS, FRE, CDDGP, MFK BS, moto, OV JU, SMFV, StVA TI, VSFB, 2rad; ACS VD, am, Drive, FL BeO, FS-Fur, FVO, Gusev, A., ifB, jw, KBAV, mm, MonEsch, MonLin, MonLui, Spatz, R., tl, Val, ZFV

Osservazioni, critiche, proposte:

- Non è chiaro a cosa serva questo periodo di attesa, visti in più la percentuale estremamente ridotta di candidati che falliscono gli esami teorici più di tre volte [GL, LU] e l'onere amministrativo sproporzionato che ciò comporta [BE, GL, LU]. Sarebbe ipotizzabile, per contro, prevedere un periodo di attesa in caso di truffe agli esami, creando una base legale che autorizzi sanzioni di diritto amministrativo [GL, LU].
- Genera una restrizione inutile e onerosa da controllare, che può essere delicata da gestire anche a livello di comunicazione. In caso di cambiamento di Cantone è inoltre impossibile controllare il rispetto del termine [TG].
- Prima di aver superato l'esame teorico, non si può condurre. Questa soluzione funge quindi da stimolo per un'adeguata preparazione, rispettivamente visto che non si può circolare, non si creano particolari problemi di sicurezza stradale [TI].
- Un periodo di attesa di tre mesi causerà solo difficoltà in termini di gestione e disbrigo delle pratiche, senza migliorare la preparazione all'esame teorico. Occorre rendere obbligatorio a seguire una formazione [VD]. Il non superamento di un esame è il risultato di una cattiva preparazione [ACS VD]. L'obbligo di seguire dei corsi (e presentare il relativo attestato) dopo tre fallimenti va dunque mantenuto [VD; ACS VD].
- Dato che se non si supera l'esame teorico non si può guidare e che non c'è quindi alcun pericolo per la sicurezza stradale, auspichiamo il mantenimento dell'attuale regolamentazione [PVL].
- Siamo di principio contrari a questo genere di termini [ASTAG].
- Un periodo di attesa non apporta alcun valore aggiunto [USAM; FMS, moto, StVA TI, 2rad; FS-Fur, FVO]. Il punto è far sì che l'esame sia superato e per far questo occorre permettere al candidato di ripeterlo tutte le volte che desidera finché non lo supera [FMS, moto, StVA TI].
- L'allievo non deve poter ripresentarsi a un terzo esame teorico senza fornire un attestato rilasciato da un maestro conducente [FRE; am, KBAV, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val] come nel caso dell'esame pratico. Un periodo di attesa non ha alcuna funzione pedagogica [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val]. Dopo il terzo fallimento, i candidati possono essere riammessi a sostenere l'esame solo dopo un termine di tre mesi [KBAV].
- Sei mesi sarebbero più indicati [SMFV, VSFB; FL BeO, ifB].

- Un terzo esame teorico deve poter essere sostenuto solo dietro presentazione di un attestato di conclusione della formazione teorica [Drive, jw, mm, ZFV]. Dopo un periodo di attesa di tre mesi gli allievi non ne sapranno di più: occorre una verifica, non un periodo di attesa [Drive].
- Perché punire chi fa fatica? Obbligarlo a seguire dei corsi prima di iscriversi di nuovo non ha senso a mio avviso [MonEsch].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte, USC; ACVS, QAED, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Grisca WAB AG, IVR-IAS, Koh, ModEng, NGO, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

#### 4.3.4.4.2 Variante

Preferite la variante (art. 65v) che prevede la possibilità di ripetere un esame teorico non superato un numero illimitato di volte e senza periodi di attesa?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	21	4	1
Partiti politici	2	2	5
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	10	15	3
Altri soggetti (non consultati)	3	52	17
Totale parziale		73, di cui ASMC: 28 IG WAB CH: 8	
Totale	37	37	28

Favorevoli: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, LU, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH; PVL, UDC; USAM; asa, ASTAG, cp, FMS, CDDGP, MFK BS, moto, OV JU, StVA TI, 2rad; Gusev, A., MonEsch, Spatz, R.

#### Osservazioni, critiche, proposte:

- Visto il numero relativamente basso in rapporto al totale delle persone che sostengono l'esame teorico di base più di tre volte, cambiare l'attuale sistema attuale con un sistema che prevede dei termini di attesa, peraltro poco controllabili in caso di cambiamento di Cantone [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, UR, ZH; asa, CDDGP, MFK BS], non è giustificato. Il numero di prove sostenute non ha peraltro alcuna incidenza sulla sicurezza stradale, essendo la licenza per allievo conducente rilasciata solo dopo il superamento dell'esame teorico [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS]. Lo sbarramento è difficilmente applicabile per gli esami teorici senza appuntamento [NE].
- Art. 64 cpv. 1: Il fatto che ora gli esami teorici di base e complementare debbano essere svolti da esperti della circolazione non corrisponde alla prassi attualmente seguita in molti Cantoni, tanto più che, trattandosi di esami elettronici, la loro sorveglianza non richiede necessariamente la presenza fisica di un esperto della circolazione [AG, AR, BE, BS, GR, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Art. 64 cpv. 2: Prescrivere così: Le autorità cantonali elaborano le domande d'esame. Queste, come pure le immagini e le illustrazioni che le corredano, non sono pubbliche e sono protette dal diritto d'autore. Le autorità cantonali possono trasferire l'elaborazione delle domande e il diritto d'autore a terzi. Può essere pubblicato al massimo l'80 per cento delle domande d'esame [AG, AR, BS, FR GR, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, UR, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Nel caso degli esami teorici l'espressione «competenze operative» non risulta appropriata. Le competenze operative possono essere chieste e verificate solo negli esami pratici. In un esame teorico si parlerà piuttosto di obiettivi di apprendimento. L'espressione «competenze operative» va dunque

sostituita dappertutto con «obiettivi di apprendimento» [AG, AR, BL, FR, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].

- Bisogna creare una base legale che preveda sanzioni di diritto amministrativo per chi imbroglia agli esami teorici. In caso di tentate o commesse truffe agli esami, si potrebbe ad esempio prevedere nell'ordinanza un termine d'attesa di almeno un anno prima di poter sostenere un nuovo esame [AG, BE, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZH; asa, CDDGP].
- Dato che se non si supera l'esame teorico non si può guidare e che quindi non c'è alcun pericolo per la sicurezza stradale, auspichiamo il mantenimento dell'attuale regolamentazione [PVL].

Contrari: AI, SH, VD, VS; FDP, PS; ACS, AGVS, ATE - VCS, upi, SPIA, FRE, IG WAB CH, Pro Velo, RC, ASMC, SMFV, SVLT, SVSP, TCS, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOWAB, Buchli, K., Deuschle, F., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., Frei E., FS-PostAuto, FZ, fzl, Hediger, J., ifB, IG BS, jw, KBAV, KiF, Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, NGO, OFV (AR, AI, SG, TG), PostAuto, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, tl, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

#### Osservazioni, critiche, proposte:

- Il principio secondo il quale un esame non superato può essere ripetuto un numero illimitato di volte è ammissibile. È indispensabile tuttavia introdurre l'obbligo di seguire dei corsi presso un maestro conducente dopo il secondo tentativo fallito [VD].
- Art. 64 cpv. 1: Il fatto che ora gli esami teorici di base e complementare debbano essere svolti da esperti della circolazione non corrisponde alla prassi attualmente seguita in numerosi Cantoni, tanto più che, trattandosi di esami elettronici, la loro sorveglianza non richiede necessariamente la presenza fisica di un esperto della circolazione [VS].
- Bisogna inserire nel capoverso 1 un nuovo periodo dal seguente tenore: Le autorità cantonali elaborano le domande d'esame. Queste, come pure le immagini e le illustrazioni che le corredano, non sono pubbliche e sono protette dal diritto d'autore. Le autorità cantonali possono trasferire l'elaborazione delle domande e il diritto d'autore a terzi. Può essere pubblicato al massimo l'80 per cento delle domande d'esame [VS].
- Visto il numero relativamente basso rispetto al totale delle persone che sostengono l'esame teorico di base più di tre volte, cambiare l'attuale sistema attuale con un sistema che prevede dei termini di attesa, peraltro poco controllabili in caso di cambiamento di Cantone [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, UR, ZH; asa, CDDGP, MFK BS], non è giustificato. Il numero di prove sostenute non ha peraltro alcuna incidenza sulla sicurezza stradale, essendo la licenza per allievo conducente rilasciata solo dopo il superamento dell'esame teorico [VS].
- Nel caso degli esami teorici l'espressione «competenze operative» non risulta appropriata. Le competenze operative possono essere chieste e verificate solo negli esami pratici. In un esame teorico si parlerà piuttosto di obiettivi di apprendimento. L'espressione «competenze operative» va dunque sostituita dappertutto con «obiettivi di apprendimento» [VS].
- Bisogna creare una base legale che preveda sanzioni di diritto amministrativo per chi imbroglia agli esami teorici. In caso di tentate o commesse truffe agli esami, si potrebbe ad esempio prevedere nell'ordinanza un termine d'attesa di almeno un anno prima di poter sostenere un nuovo esame [VS].
- Siamo contrari alla ripetizione illimitata dell'esame teorico di base. Ci sembra più funzionale all'obiettivo introdurre un periodo di attesa dopo il terzo tentativo fallito [FDP].
- Dati empirici relativi al periodo precedente alla modifica del 2003 mostrano che la preparazione a un esame che può essere sostenuto un numero limitato di volte è più seria. Inoltre, il periodo di attesa favorisce la rielaborazione dei contenuti di apprendimento [VSFB].
- Non permette di raggiungere gli obiettivi pedagogici indicatori di una formazione di qualità che consentano di garantire il livello degli esami e gli obiettivi in materia di sicurezza. [ACS VD].
- La prassi attuale mostra molto chiaramente che spesso, anche se non si è capita la teoria, si riesce comunque a un certo punto a superare l'esame [Drive, jw, mm, ZFV].
- Massimo tre esami [FS-PostAuto].

- Bisognerebbe esigere un periodo di tempo che consenta una preparazione seria. In questo modo si manterrebbe basso il numero degli esaminandi che tentano l'esame senza preparazione e che generano così oneri amministrativi [Lancashire, G.].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte, USC; ACVS, QAED, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, FS-Fur, FVO, Grischa WAB AG, IVR-IAS, Koh, ModEng, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

#### 4.3.4.5 Persone che seguono la formazione professionale di base «Meccanico/a di motoleggere e biciclette», «Meccanico/a di motoveicoli», «Autista di veicoli leggeri» e «Autista di veicoli pesanti»

Siete d'accordo con l'inserimento del contenuto delle Istruzioni dell'Ufficio federale delle strade del 20 gennaio 2017 relative alle agevolazioni valide per persone in formazione professionale di base?

##### 4.3.4.5.1

Meccanico/a di motoleggere e biciclette (art. 41 cpv. 1 nonché 43)

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	24	1	1
Partiti politici	1	0	8
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	21	0	8
Altri soggetti (non consultati)	44	0	28
Totale parziale	91, di cui ASMC: 23 IG WAB CH: 9		
Totale	x	1	47

Favorevoli: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; UDC; USAM; ACVS, AGVS, asa, ASTAG, SPIA, cp, FMS, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, moto, OV JU, RC, ASMC, SMFV, StVA TI, SVSP, TCS, VSFb, 2rad; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOwAB, Deuschle, F., Drive, ERFA, FGLWFL, FS-PostAuto, FZ, fzl, Hediger, J., IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

##### Osservazioni, critiche, proposte:

- Siamo d'accordo che si proceda in questa linea pragmatica [UDC; ASTAG, FMS, moto, StVA TI]. La misura si impone nel quadro della formazione professionale di base degli apprendisti [2rad].
- In caso di cessazione del tirocinio occorre garantire che l'autorità di emissione venga a conoscenza della perdita del privilegio [ZG].

Contrari: BE

##### Osservazioni, critiche, proposte:

- La disposizione secondo cui occorre portare con sé l'originale del contratto di tirocinio (art. 43 cpv. 2) va stralciata. L'originale del contratto di tirocinio è un documento importante, in più pagine, che va custodito con la debita cura. Invece del documento originale, peraltro difficile da infilare in un portafogli per via del volume, va portato con sé un attestato dell'azienda formatrice [BE].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS, PS; CH Städte, USC; ACS, ASTAG, ATE - VCS, upi, Pro Velo, QAED, SVLT, VöV; Buchli, K., DriveGR, Emergency, FahrWet, FahrEng, FAid, fctsa, Forster, T., Frei, E., FS-Fur, FVO, Grischa WAB AG, Gusev, A., ifB, IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VS GP, VSZG

## 4.3.4.5.2

Meccanico/a di motoveicoli (art. 41 cpv. 2 e 3 nonché 43)

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	24	1	1
Partiti politici	1	0	8
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	20	0	9
Altri soggetti (non consultati)	44	0	28
Totale parziale	90, di cui ASMC: 23 IG WAB CH: 9		
Totale	58	1	48

Favorevoli: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; UDC; USAM; AGVS, asa, ASTAG, SPIA, cp, FMS, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, moto, OV JU, RC, ASMC, SMFV, StVA TI, SVSP, TCS, VSFB, 2rad; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOWAB, Deuschle, F., Drive, ERFA, FGLWFL, FS-PostAuto, FZ, fzl, Hediger, J., IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Gli apprendisti che seguono la formazione professionale di base di meccanico di motoveicoli devono continuare a poter ottenere la licenza di condurre a partire dai 18 anni di età [UDC; USAM, ASTAG, FMS, moto, StVA TI, 2rad]. La misura si impone nel quadro della formazione professionale di base degli apprendisti [2rad].
- Si veda punto 4.3.4.5.1 [UDC; ZG; ASTAG, FMS, moto, StVA TI].

Contrari: BEOsservazioni, critiche, proposte:

- La disposizione secondo cui occorre portare con sé l'originale del contratto di tirocinio (art. 43 cpv. 2) va stralciata. L'originale del contratto di tirocinio è un documento importante, in più pagine, che va custodito con la debita cura. Invece del documento originale, peraltro difficile da infilare in un portafogli per via del volume, va portato con sé un attestato dell'azienda formatrice [BE].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS, PS; CH Städte, USC; ACS, ACVS, ASTAG, ATE - VCS, upi, Pro Velo, QAED, SVLT, VöV; Buchli, K., DriveGR, Emergency, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Frei, E., FS-Fur, FVO, Grischa WAB AG, Gusev, A., ifB, IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VS GP, VSZG

## 4.3.4.5.3

Autista di veicoli leggeri (art. 39 e 42 cpv. 1 - 3)

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	25	0	1
Partiti politici	1	0	8
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	17	0	12
Altri soggetti (non consultati)	41	2	28
Totale parziale	85, di cui ASMC: 12 IG WAB CH: 9		
<b>Totale</b>	<b>64</b>	<b>2</b>	<b>51</b>

Favorevoli: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; UDC; USAM; AGVS, asa, ASTAG, SPIA, cp, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, OV JU, RC, ASMC, SMFV, SVLT, SVSP, TCS, VSFB; ACS VD, Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOWAB, Deuschle, F., Drive, ERFA, FGLWFL, FS-PostAuto, FZ, fzl, Hediger, J., IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

In generale:

- Si veda punto 4.3.4.5.1 [ZG].
- Per le categorie BE e CE non deve essere necessario ottenere licenze per allievo conducente supplementari, perché nel quadro del tirocinio si è comunque chiamati a guidare anche tutte le sottocategorie [UDC; ASTAG].
- Nel caso delle professioni di autista di veicoli leggeri CFP e di autista di veicoli pesanti AFC, le corse accompagnate per le categorie B/BE devono essere consentite già a partire dai 16 anni. A partire dai 17 anni le persone in questione devono poter guidare in Svizzera le categorie B/BE anche senza accompagnatori, purché nel quadro della loro attività professionale come pure negli spostamenti da e per il posto di lavoro o entro un perimetro stabilito dal formatore responsabile. In caso di non accoglimento di quanto sopra, stralciare la condizione dell'accompagnamento da parte di un formatore ufficialmente riconosciuto, altrimenti gli apprendisti (AFC/CFP) sarebbero ingiustificatamente svantaggiati rispetto a tutti gli altri allievi conducenti cui basta essere accompagnati da un privato. Nel caso della categoria B la condizione verrebbe comunque meno a causa della domanda irrisoria di abilitazioni alla formazione (scarso numero di apprendisti CFP), in quanto sarebbe assurdo tenere un corso base di tre giorni solo per due-tre formatori l'anno. La condizione del «formatore ufficialmente riconosciuto» si giustificerebbe dunque solo per gli allievi della categoria C dai 17 ai 18 anni di età [UDC; ASTAG].
- Le modifiche d'ordinanza legate alla formazione professionale di base (autisti di veicoli leggeri/autisti di veicoli pesanti) devono essere poste in vigore dal Consiglio federale al più presto e senza periodo di transizione, in modo da poter partire in contemporanea con gli adeguamenti della formazione di base (fatto salvo il pertinente decreto del Consiglio federale) [ASTAG].

Art. 39:

- Le corse che soggiacciono all'OAut devono continuare ad essere eccettuate (cfr. art. 4 cpv. 1 OAut) [SO].

Art. 42 cpv. 1-3:

- Art. 42 cpv.2: Per una ragione d'equità, anche gli allievi conducenti della categoria B devono essere autorizzati a guidare con altri accompagnatori privati prima dei 18 anni come previsto per quelli che non seguono la formazione in oggetto [NE].

Art. 42 cpv. 4:

- Domanda aperta e quindi problematica: chi decide quando un allievo è pronto per l'esame? [ASMC, SMFV, VSFB; ACS VD, APSR-JU, ASMCTI, aw, Drive, FGLWFL, FZ, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, UFV, ZFV].

Contrari: AAE-Crec, Abegglen, P.

Osservazioni, critiche, proposte:

- Art. 42 cpv. 4: Domanda aperta e quindi problematica: chi decide quando un allievo è pronto per l'esame? [Abegglen, P.].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS, PS; CH Städte, USC; ACS, ACVS, ATE - VCS, upi, FMS, moto, Pro Velo, QAED, StVA TI, SVLT, VöV, 2rad; Buchli, K., DriveGR, Emergency, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Frei, E., FS-Fur, FVO, Grischa WAB AG, Gusev, A., ifB, IVR-IAS, Spatz, R., KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, SSK, VfV, VSGP, VSZG

#### 4.3.4.5.4

Autista di veicoli pesanti (art. 40 e 42 cpv. 1, 3 e 4)

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	25	0	1
Partiti politici	1	0	8
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	16	0	12
Altri soggetti (non consultati)	40	1	31
Totale parziale	83, di cui ASMC: 20 IG WAB CH: 9		
Totale	54	1	54

Favorevoli: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; USAM; UDC; AGVS, asa, ASTAG, SPIA, cp, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, OV JU, RC, ASMC, SMFV, SVSP, TCS, VSFB; AAE-Crec, ACS VD, Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, BEOB, Deuschle, F., Drive, ERFA, FS-PostAuto, FZ, fzl, Hediger, J., IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

In generale:

- Perché è solo l'indirizzo «veicoli utilitari» che permette una disposizione speciale per i meccanici di manutenzione per automobili o i meccatronici per automobili? C'è differenza tra gli apprendisti del settore? Stralciare l'indirizzo «veicoli utilitari» [VD].
- Si veda punto 4.3.4.5.1 [ZG].
- Si veda punto 4.3.4.5.3 [UDC; ASTAG].

Art. 40:

- Le corse che soggiacciono all'OAut devono continuare ad essere eccettuate (cfr. art. 4 cpv. 1 OAut) [SO].
- Gli apprendisti possono essere ammessi all'esame pratico di conducente delle categorie B, BE, C al più presto sei mesi prima del compimento del 17° anno di età, ~~anche se non possiedono ancora la licenza per allievo conducente da almeno un anno [...]~~ [VD].
- Appoggiamo il recepimento di queste professioni nell'articolo 40. Tuttavia, il fatto che secondo la regolamentazione proposta (art. 40 cpv. 2), una volta superato l'esame di accesso a una categoria si debba attendere fino a sei mesi per il rilascio della licenza di condurre, è un ostacolo che non consideriamo necessario [AGVS].
- La condizione dell'accompagnamento da parte di un maestro conducente o di un formatore ufficialmente riconosciuto durante le corse di scuola guida con veicoli della categoria B deve essere abolita anche per gli apprendisti delle professioni in questione che non hanno ancora compiuto 18 anni. Motivo: gli apprendisti sarebbero ingiustificatamente svantaggiati rispetto a tutti gli altri allievi conducenti cui basta essere accompagnati da un privato [AGVS].
- La condizione dell'accompagnamento da parte di un maestro conducente o di un formatore ufficialmente riconosciuto durante le corse di scuola guida con veicoli delle categorie BE, C e CE è giustificata solo fino al compimento del 18° anno di età. Se applicata anche agli apprendisti di età superiore ai 18 anni li svantaggerebbe rispetto alle persone che non seguono una delle formazioni professionali di cui sopra [AGVS].

Contrari: Abegglen, P.

Osservazioni, critiche, proposte:

-

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS, PS; CH Städte, USC; ACS, ACVS, ATE - VCS, upi, FMS, moto, Pro Velo, QAED, StVA TI, SVLT, VöV, 2rad; aw, Buchli, K., DriveGR, Emergency, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, FGLWFL, Forster, T., Frei, E., FS-Fur, FVO, Grisca WAB AG, Gusev, A., ifB, IVR-IAS, Spatz, R., KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP, VSZG

#### 4.3.4.6 Esame pratico di conducente

##### 4.3.4.6.1

Siete d'accordo che l'esame pratico di conducente per l'ottenimento della licenza di condurre per motoveicoli duri almeno 60 minuti (incl. saluti iniziali e finali) (all. 11 cifra V.1.1)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	17	8	1
Partiti politici	2	0	7
Associazioni mantello	0	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	17	4	5
Altri soggetti (non consultati)	40	13	20
Totale parziale	76, di cui IG WAB CH: 9	25, di cui ASMC: 7	
Totale	67	18	35

Favorevoli: AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NE, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH; PS, UDC; ACS, asa, ASTAG, ATE - VCS, upi, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, moto, Pro Velo, RC, StVA TI, SVSP,

TCS, VSFB, 2rad; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, Agro, am, APSR-JU, BEOB, Deuschle, F., Drive, ERFA, FL BeO, FS-PostAuto, fzl, Hediger, J., IG BS, ifB, jw, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Bisogna superare entrambe le cose, sia il percorso in un'area chiusa al traffico sia la guida nella circolazione stradale [SO].
- All. 11 cifra VI n. 1 lett. d: Contraddizione: accompagnamento del candidato sul sellino posteriore per 30 minuti su una durata d'esame di 60 minuti, di cui 45 nella circolazione stradale (all. 11 cifra V) [SO].
- Accompagnamento del candidato sul sellino posteriore per le categorie A2 e A [SO].
- Si veda punto 4.3.4.5.1 [ZG].
- Categoria AM, diritto d'opzione: esame di 60 minuti, che a partire dai 16 anni deve applicarsi in ogni caso anche per ottenere la licenza di condurre della categoria A1. Requisito preliminare: esame teorico di base ordinario e conclusione di una parte della formazione pratica di base. In questo caso: conclusione della seconda parte della formazione pratica di base per la categoria A2 o accesso diretto alla categoria A. La formazione pratica di base va ripartita analogamente alla regolamentazione attuale solo in questo scenario [UDC; ASTAG, FMS, moto, StVA TI; VSZG].
- Per la categoria AM (motoleggere) devono essere sufficienti 30 minuti [UDC; USAM; ASTAG, FMS, moto, StVA TI, 2rad; VSZG].
- Per applicare il nuovo metodo (corse mirate) è necessario guidare almeno 60 minuti nella circolazione stradale [ATE - VCS, upi, Pro Velo]. 60 minuti per allievo, ossia minimo 240 minuti per un gruppo di quattro candidati [AAE-Crec, MonEsch, OFV (AR, AI, SG, TG)].
- La diversità di prassi a livello cantonale dà adito a incomprendimento [ifB].
- Si potrebbe immaginare di prolungare il tempo dedicato ai saluti iniziali per porre ad esempio delle domande importanti riguardo al veicolo, nel qual caso la durata d'esame andrebbe rivista: 1,5 – 2 ore oppure due lezioni per candidato [ZFV].

Contrari: AI, BE, BL, LU, NW, OW, VD, VS; SPIA, QAED, ASMC, SMFV; ASMCTI, aw, Buchli, K., FahrEng, FGLWFL, Frei, E., FVO, FZ, Gusev, A., KBAV, KiF, SF, UFV

Osservazioni, critiche, proposte:

- La durata di un esame di conducente dipende fortemente dalle condizioni geografiche e deve rimanere pertanto di competenza dei Cantoni. Portarlo a 60 minuti è inutile e fa solo lievitare i costi [AI].
- Recepire i requisiti minimi della direttiva europea 2003/126/CE e lasciare che all'interno di questo quadro i Cantoni concretizzino d'intesa fra loro le durate dell'esame [BE, BL, LU, VS]. Non prescrivere una durata minima, al massimo un lasso di tempo indicativo [SPIA].
- Cfr. 4.3.4.6.2 [VD].
- L'esame deve obbligatoriamente toccare il tema della guida ecocompatibile ed efficiente sul piano energetico anche nel caso dei motoveicoli [QAED].
- Come in futuro, almeno 60 minuti per candidato [ASMC, SMFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, SF, UFV].
- Almeno 90 minuti [FVO].
- Se gli esperti giungono alla conclusione che il candidato abbia superato l'esame prima della fine della durata prescritta devono anche poter concludere la prova in anticipo [Gusev, A.].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte, USC; ACVS, AGVS, ASTAG, SVLT, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., FS-Fur, Grischa WAB AG, IVR-IAS, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP, WB

## 4.3.4.6.2

Siete d'accordo che sia prescritta una durata minima (45 min.) di guida nella circolazione stradale durante l'esame pratico di conducente per l'ottenimento della licenza di condurre per motoveicoli o automobili (all. 11 cifra V.1.1)?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	15	10	1
Partiti politici	1	1	7
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	19	5	3
Altri soggetti (non consultati)	33	21	19
Totale parziale	69, di cui ASMC: 9 IG WAB CH: 8		
Totale	52	37	32

Favorevoli: AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; PS; USAM; ACS, AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, upi, FMS, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, moto, Pro Velo, RC, ASMC, StVA TI, SVSP, TCS, VSFB, 2rad; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, Agro, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOWAB, ERFA, FGLWFL, Forster, T., FZ, fzl, Hediger, J., IG BS, Lancashire, G., MonEsch, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Si veda punto 4.3.4.5.1 [ZG].
- Per applicare il nuovo metodo (corse mirate) è necessario guidare almeno 60 minuti nella circolazione stradale [ATE - VCS, upi, Pro Velo].
- Come in futuro, durata minima (45 minuti per candidato) [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, OFV (AR, AI, SG, TG) SF, UFV].
- Confronta osservazione in merito al punto 4.3.1.2 [ASMC; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, FZ, SF, ASMC ZG, UFV].
- Le domande poste prima della partenza non devono ridurre la durata dell'esame pratico né essere un fattore di stress supplementare per l'allievo conducente [ACS VD].
- A seconda della regione può volerci più tempo, per cui sì, se si calcolano 60 minuti a candidato [VerTug]. Bene anche 60 minuti di strada in un ambiente variato, senza contare il primo e il dopo [MonEsch].

Contrari: AI, BE, BL, JU, LU, NW, OW, TI, VD, VS; UDC; SPIA, FRE, OV JU, QAED, SMFV; am, Buchli, K., Drive, FahrEng, FL BeO, Frei, E., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, Gusev, A., ifB, jw, KBAV, KiF, mm, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val, ZFV

Osservazioni, critiche, proposte:

- Simili norme di dettaglio devono restare di competenza dei Cantoni [AI].
- All. 11 cifra V.1.1: stralciare «nella circolazione stradale». L'esercito ha già fatto buone esperienze nella formazione su simulatori ed è presumibile che in futuro si ricorrerà a questa possibilità anche per l'esame pratico di conducente [BE].
- All. 11 cifra V.1: Si veda risposta alla domanda 4.3.4.6.1. Sostituire con l'allegato II numero 10 della direttiva europea [BE, BL, LU, VS]. Non prescrivere una durata minima, al massimo un lasso di tempo indicativo [SPIA].

- Mantenere lo status quo [JU; OV JU].
- A meno che nei 45 minuti minimi di guida venga considerato anche il periodo di tempo dedicato agli esercizi. L'altra possibilità sarebbe quella di riprendere la durata di guida prevista nella direttiva europea per la categoria B [TI].
- Una durata minima di 45 minuti nella circolazione stradale è troppo lunga e avrebbe ricadute troppo importanti a livello di realizzazione degli esami pratici (aumento del tempo necessario e diminuzione del numero di esami realizzabili in un giorno), senza peraltro consentire una valutazione più differenziata della prova. Un minimo di 30 minuti (come nelle Direttive asa n. 7) basta per una valutazione corretta del candidato [VD].
- A seconda della zona (città, campagna) e dell'orario, gli esperti della circolazione devono poter decidere anche in futuro quanto deve essere lunga la corsa d'esame, senza contare che gli esperti già rodati sanno inquadrare gli esaminandi già dopo pochi minuti. Prescrivere in questo caso una durata massima è dunque inefficace [JDC].
- L'esame pratico di conducente deve essere uniformato sul piano nazionale e durare come minimo 60 minuti [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- La modalità di conduzione dell'esame è determinante: occorre garantire che la guida ecocompatibile ed efficiente sul piano energetico sia oggetto di verifica e che la sua mancata acquisizione sia un chiaro criterio di fallimento dell'esame [QAED].
- Per candidato [SMFV; KBAV].
- Almeno 90 minuti [FS-Fur, FVO].
- Le persone che devono sostenere l'esame pratico di conducente al solo scopo di stralciare il codice 78 devono sostenere solo una corsa di controllo di massimo 30 minuti [Gusev, A.]
- Troppo poco: almeno 60 minuti per entrambe le categorie [ifB].
- Si potrebbe immaginare di prolungare il tempo dedicato ai saluti iniziali per porre ad esempio delle domande importanti riguardo al veicolo, nel qual caso la durata d'esame andrebbe rivista, fissandola per candidato e non per categoria, visto che nel caso dei motoveicoli l'esame è sostenuto a due a due [Drive, jw, mm, ZFV].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte, USC; ACVS, SVLT, VöV; Deuschle F., DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Grischa WAB AG, IVR- IAS, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP, WB

#### 4.3.4.6.3

Siete d'accordo con le prescrizioni sui veicoli per gli esami (all. 11 cifra IV)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	2	23	1
Partiti politici	1	2	7
Associazioni mantello	1	1	1
Altre organizzazioni (consultate)	9	11	10
Altri soggetti (non consultati)	12	45	21
Totale parziale		82, di cui ASMC: 26 IG WAB CH: 9	
Totale	25	47	40

Favorevoli: BL, SG; UDC; USAM; ACS, AGVS, ASTAG, FMS, moto, SMFV, StVA TI, TCS, 2rad; Abegglen, P., Deuschle, F., Drive, FL BeO, Hediger, J., IG BS, jw, Lancashire, G., mm, ASMC ZG, Spatz, R., VSZG

Osservazioni, critiche, proposte:

- Elencare tutti i veicoli per gli esami delle categorie di motoveicoli conformemente all'allegato II numero 5.2 della direttiva europea [BL, SG].
- Per quanto concerne i veicoli d'esame delle categorie A1 e A2, recepire le norme concrete relative ai veicoli a due ruote delle Direttive asa n. 7 [BL, SG].
- Menzionare tra i veicoli d'esame delle categorie AM e A1 i veicoli per gli esami di cui all'articolo 73 capoverso 2 [BL, SG].
- Chi ha sostenuto l'esame pratico di conducente su un'automobile con cambio automatico deve essere autorizzato a guidare solo quella tipologia di auto anche in futuro [BL, SG].
- Categorie BE e C1E: Se la sovrastruttura chiusa del rimorchio è più larga del veicolo trattore, la visione posteriore è comunque garantita attraverso gli specchi retrovisori esterni del veicolo trattore, per cui la relativa prescrizione è superflua [BL, SG].
- Gli allievi devono poter sostenere l'esame con il veicolo sul quale hanno guidato (vale sia per le auto che per le moto) [UDC]. I motociclisti devono poter sostenere l'esame sul veicolo che guidano normalmente. Ciò favorisce la sicurezza e trova anche maggiore accettazione da parte dei candidati. Attenersi ai criteri delle istruzioni del 1° giugno 2017 [USAM; ASTAG, FMS, moto, StVA TI, 2rad].
- Le regola concernente le vetture automatiche può essere stralciata [ACS, SMFV; Abegglen, P., Drive, jw, mm, ASMC ZG, VSZG].

Contrari: AG, AI, AR, BE<sup>5</sup>, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TI, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; PBD, FDP; CH Städte; asa, cp, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, OV JU, ASMC, SMFV, SVSP, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BOWAB, Buchli, K., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, Forster, T., FS-Fur, FVO, FZ, fzl, ifB, jw, KBAV, mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Elencare tutti i veicoli per gli esami delle categorie di motoveicoli conformemente all'allegato II numero 5.2 della direttiva europea [AG, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Recepire per quanto concerne i veicoli d'esame delle categorie A1 e A2 le norme concrete relative ai veicoli a due ruote delle Direttive asa n. 7 [AG, AR, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- Menzionare tra i veicoli d'esame delle categorie AM e A1 i veicoli per gli esami di cui all'articolo 73 capoverso 2 [AG, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Chi ha sostenuto l'esame pratico di conducente su un'automobile con cambio automatico deve essere autorizzato a guidare solo quella tipologia di auto anche in futuro [FDP; CH Städte; AG, AI, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZH; asa, cp, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, ASMC, SVSP; APSR-JU, ASMCTI, aw, BOWAB, ERFA, FGLWFL, Forster, T., FS-PostAuto, FZ, fzl, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VfV, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA]. Il cambio manuale richiede una maggiore concentrazione da parte dei conducenti con poca esperienza, cosa che nell'intenso traffico cittadino è fonte di rischi per tutti gli utenti della strada [SVSP; CH Städte]. Chi non ha molta familiarità con il cambio manuale corre più rischi di una persona allenata, perché non possiede gli automatismi che occorrono per guidare una macchina a marce [GR; cp, ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VfV]. Guidare veicoli con cambio manuale è più impegnativo, per cui occorre fare un esame [cp, FRE, IG WAB CH; BOWAB, ERFA, fzl, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, ZVS AG, 2PA]. Riteniamo che lo

<sup>5</sup> Pur non concordando con le prescrizioni sui veicoli per gli esami, il Cantone appoggia lo stralcio della limitazione ai veicoli con cambio automatico, se l'esame di guida è sostenuto con tale tipologia di veicolo.

stralcio del «codice 78» (limitazione ai veicoli con cambio automatico) sia in avanti di dieci anni! [BEOB: troppo prematuro] / troppo rivoluzionario e generalizzabile solo tra dieci-quindici anni [SZ]. Se in Svizzera il 90 per cento delle automobili avesse il cambio automatico, allora ok con la richiesta [IG WAB CH; ERFA, FS-PostAuto, fzl, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, ZVS AG, 2PA]. A chi sostiene l'esame di guida della categoria B con un veicolo automatico viene iscritta il cosiddetto codice 78 nella licenza di condurre. Tale iscrizione può essere cancellata presentando all'ufficio competente un certificato rilasciato da un maestro conducente attestante che il candidato ha seguito quattro lezioni con un veicolo con cambio manuale. Tale proposta corrisponde al modello tedesco/alla procedura seguita in Germania [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].

- Come si procederà con i cittadini stranieri che hanno effettuato una corsa di controllo o richiedono una licenza di condurre svizzera pur non avendo mai guidato un veicolo con cambio manuale [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV]?
- Come mai non viene iscritto un codice 78 ai motociclisti che sostengono l'esame con uno scooter [KBAV]?
- All. 11cifra IV: Categorie BE e C1E: Se la sovrastruttura chiusa del rimorchio è più larga del veicolo trattore, la visione posteriore è comunque garantita attraverso gli specchi retrovisori esterni del veicolo trattore, per cui la relativa prescrizione è superflua [AG, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Per garantire la sicurezza degli esaminandi e degli esperti della circolazione le vetture d'esame della categoria B devono essere equipaggiate di doppio pedale, specie considerato che sempre più automobili sono dotate di freno di stazionamento elettronico [ZG: e in più difficilmente raggiungibile] [AG, AI, AR, BE, BS, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, ASMC, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, APSR-JU, am, ASMCTI, aw, BEOB, Drive, ERFA, FGLWFL, Forster, T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, ifB, jw, KBAV, mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA]. La pertinenza del percorso d'esame scelto dall'esperto della circolazione è inconsciamente influenzata dai mezzi di intervento a sua disposizione [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val, WeiPor].
- Non stralciare la prescrizione secondo cui il freno a mano deve essere facilmente raggiungibile [IG WAB CH, ASMC, SMFV, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Drive, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA].
- L'esperienza di guida acquisita prima dell'esame pratico attraverso gli accompagnatori privati va accresciuta [IG WAB CH, ASMC; Abegglen, P., ASMCTI, aw, BEOB, Drive, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA]. Incrementando il numero di corse di scuola guida con accompagnatori privati, questi si preoccupano maggiormente che le corse si svolgano senza pericoli. Non si capisce, a tal proposito, perché i maestri conducenti che svolgono l'attività d'insegnamento a titolo professionale debbano equipaggiare i veicoli d'esame conformemente all'ordinanza, mentre gli accompagnatori non sono nemmeno obbligati ad avere il freno di stazionamento a portata di mano [ASMC, SMFV, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, UFV, VSZG, ZFV].
- Gli organizzatori di corsi di formazione complementare impiegano quasi esclusivamente veicoli di scuola guida provvisti di doppio pedale pur lavorando con conducenti già formati [IG WAB CH, ASMC, SMFV, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Drive, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, ZFV, ZVS AG, 2PA]. Che adesso non si debba neanche poter raggiungere facilmente il freno a mano con dei principianti che non hanno neanche sostenuto l'esame pratico e che guidano con accompagnatori privati: è una misura in notevole contrasto con l'obiettivo di rendere la formazione più sicura [ASMC, SMFV, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, UFV, VSZG, ZFV]!
- Tutti gli esami della categoria B devono essere sostenuti con veicoli equipaggiati conformemente all'ordinanza sui formatori alla guida [FRE, ASMC, SMFV, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., am, APSR-JU, ASMCTI, aw, Drive, FGLWFL, FS-PostAuto, FZ, ifB, jw, KBAV, mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, tl, UFV, Val, VerTug, VSZG, ZFV]. Il fatto che gli esami

della categoria B possano essere svolti sia con automobili equipaggiate conformemente all'OFoG sia con automobili prive di particolari equipaggiamenti crea disparità di trattamento tra i candidati [ASMC, SMFV, VSFB; Abegglen, P., ACS VD, APSR-JU, ASMCTI, aw, Drive, FGLWFL, FZ, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, UFV, VSZG, ZFV] und Verkehrsexperten [ASMC, SMFV, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, Drive, FGLWFL, FZ, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, UFV, VSZG, ZFV].

- Tutti gli esami della categoria B devono essere sostenuti con veicoli equipaggiati conformemente all'ordinanza sui formatori alla guida [FS-Fur, FVO, VfV].
- Analogamente all'OAut, non si devono poter utilizzare per gli esami veicoli destinati al trasporto di persone per il trasporto di merci e viceversa [SO].
- Non reintrodurre nuove definizioni di veicoli d'esame per la categoria A o A2: mantenere quelle contenute nelle istruzioni [PBD; GL, LU].
- Categoria A2: motoveicolo biposto monotraccia di potenza ~~di almeno 20kW~~ non superiore a 35kW. I veicoli di potenza compresa tra 11kW e 20kW sono esclusi per l'esame pratica mentre sono ammessi per la formazione (cfr. art. 12). Bisogna ammettere solo il veicolo che può essere utilizzato per la categorie A2; non obbligare a cambiare veicolo per presentarsi all'esame [VD].
- Vista l'evoluzione della tecnologia, sarebbe saggio porsi delle domande riguardo ai veicoli equipaggiati con sistemi di guida assistita. Cosa possiamo ammettere e cosa no? [VD; cp].
- Meglio il veicolo equipaggiato di doppio pedale. I candidati devono sostenere l'esame con il maestro conducente [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Le categorie C1E e D1E non sono descritte in maniera uniforme. Ci si chiede che senso abbia adottare prescrizioni differenti, visto che nella pratica l'esame con rimorchio viene normalmente svolto con una combinazione di veicoli di categoria BE [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Categoria D1: Non bisogna limitare la lunghezza. La differenza tra le categorie D1 e D sta nel numero di posti a sedere [Drive, jw, mm, ZFV].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS, PS; USC; ACS, ACVS, ATE - VCS, upi, SPIA, Pro Velo, QAED, RC, SVLT, VöV; Agro, DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., GrischA WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

#### 4.3.4.6.4

Siete d'accordo che i titolari di licenza di condurre di categoria B che desiderano conseguire la categoria A1 non siano più esonerati dall'esame pratico di conducente (nessuna deroga nell'art. 15 cpv. 4)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	20	5	1
Partiti politici	1	2	6
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	17	4	6
Altri soggetti (non consultati)	49	4	20
Totale parziale	88, di cui ASMC: 26 IG WAB CH: 9		
	53	15	35

Favorevoli: AG, AI, BE, BL, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; PS; USAM; ACVS, asa, ATE - VCS, upi, SPIA, cp, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, OV JU, Pro Velo,

ASMC, SMFV, SVSP, TCS, VSFB; AAE-Crec, ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Deuschle, F., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., Frei, E., FS-PostAuto, FZ, fzl, Hediger, J., IG BS, jw, KBAV, KiF, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- In generale, nessuna licenza di condurre va rilasciata senza esame pratico di conducente [ZG].
- Appoggiamo esplicitamente: è una norma suscettibile di ripercuotersi positivamente sull'incidentalità [ACVS].
- Opportuno, poiché guidare con sicurezza un motoveicolo richiede abilità tecniche particolari, superiori alle capacità richieste per la categoria B [ATE - VCS, upi, Pro Velo].
- Parliamo di veicoli a quattro e a due ruote, con una differenza di peso di una tonnellata, che hanno comportamenti di guida e rischi di incidentalità, e quindi conseguenze fisiche, diversi [AAE-Crec].
- Non permette di raggiungere gli obiettivi pedagogici indicatori di una formazione di qualità che consentano di garantire il livello degli esami e gli obiettivi in materia di sicurezza [ACS VD].

Contrari: AR, FR, GL, LU, TG; PBD, UDC; FMS, moto, StVA TI, 2rad; Abegglen, P., FS-Fur, FVO, ifB

Osservazioni, critiche, proposte:

- Considerato il prolungamento della formazione pratica di base, l'esonero dall'esame pratico di conducente resta ammissibile [UDC; AR; FMS, moto, StVA TI].
- Un esame supplementare dissuaderebbe molte delle persone interessate dall'acquistare un motoveicolo (spesso uno scooter da 125 cm<sup>3</sup>) oltre all'automobile, cosa che secondo l'industria causerebbe un crollo delle vendite di questi motoveicoli [UDC; FMS, moto, StVA TI].
- L'esame è inutile, in quanto i titolari delle categorie B e B1 hanno già dimostrato nell'esame pratico di conducente di sapersi muovere diligentemente nella circolazione stradale [PBD, UDC; FMS, moto, StVA TI; 2rad].
- La regolamentazione attuale è ben collaudata, non dà adito a problemi nella pratica e non è assolutamente pregiudizievole per la sicurezza stradale [GL, LU, TG; 2rad].
- Mantenere come ora [FS-Fur, FVO].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte, USC; ACS, AGVS, ASTAG, RC, SVLT, VöV; Agro, DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Grischa WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP, WB

#### 4.3.4.7 Moderatori della giornata di formazione complementare

##### 4.3.4.7.1

Siete d'accordo con l'estensione dell'ammissione alla formazione per moderatori a chi acquisisce le conoscenze mancanti in un modulo preliminare (art. 23b cpv. 2 OFoG)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	24	0	2
Partiti politici	2	0	7
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	12	5	10
Altri soggetti (non consultati)	4	45	24
Totale parziale		50, di cui ASMC: 27 IG WAB CH: 10	
Totale	43	13	45

Favorevoli: AG, AI, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; PS, UDC; USAM; asa, ASTAG, ATE - VCS, upi, SPIA, cp, CDDGP, MFK BS, OV JU, Pro Velo, TCS, VSFB; FL BeO, Hediger, J., IG BS, Lancashire, G.

##### Osservazioni, critiche, proposte:

- L'estensione prevista consente di prendere in considerazione un maggior numero di persone provviste delle competenze menzionate [PS; ATE - VCS, upi, Pro Velo].
- L'accesso deve essere esteso in modo chiaro. Che qualifica devono ottenere gli esperti della circolazione per diventare moderatori? Bisogna consentire l'accesso anche alle persone attive nel settore della formazione per adulti, così avremmo meno problemi di qualità [TCS].

Contrari: FRE, IG WAB CH, QAED, ASMC, SMFV; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Grisca WAB AG, jw, KBAV, mm, ModEng, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

##### Osservazioni, critiche, proposte:

- Occorre assicurare che i moderatori abbiano sufficienti conoscenze, anche in fatto di guida eco-compatibile ed efficiente sul piano energetico [QAED].
- Attenzione a non svalutare le formazioni di maestro conducente certificate da un attestato professionale federale e di perfezionamento, poiché ciò genererebbe una concorrenza sleale che nuocerebbe alla qualità della formazione. Esigere un attestato professionale federale di maestro conducente nella categoria di licenza esaminata [ACS VD].
- Mantenere la regolamentazione attuale [AAE-Crec, Buchli, K., FahrEng, FS-Fur, FVO, Grisca WAB AG, ModEng].

Nessun parere / Non pertinente: AR, GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte, USC; ACS, ACVS, FMS, moto, RC, StVA TI, SVLT, SVSP, VöV, 2rad; Agro, Deuschle, F., Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Frei, E., Gusev, A., ifB, IVR-IAS, KiF, Koh, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP, WB

## 4.3.4.7.2

Siete d'accordo con l'obbligo di effettuare un periodo di pratica prima di sostenere l'esame per moderatori (all. 1a n. 2.1611 OFoG)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	24	0	2
Partiti politici	2	0	7
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	16	2	10
Altri soggetti (non consultati)	46	2	25
Totale parziale	89, di cui ASMC: 26 IG WAB CH: 10		
<b>Totale</b>	<b>53</b>	<b>4</b>	<b>46</b>

Favorevoli: AG, AI, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; PS, UDC; USAM; AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, upi, SPIA, cp, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, OV JU, Pro Velo, ASMC, SMFV, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FS-PostAuto, FZ, fzl, Grisch, WAB AG, Hediger, J., IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, ModEng, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Vista l'estensione proposta, e da noi peraltro appoggiata, delle persone ammesse alla formazione di moderatore è essenziale che le competenze necessarie siano consolidate in un periodo di pratica. Una giornata di perfezionamento in tema di «conduzione/formazione di adulti» è, a nostro avviso, insufficiente [PS; ATE - VCS, upi, Pro Velo].
- È più che logico che l'interessato segua e impartisca per almeno due mesi una quindicina di lezioni sotto sorveglianza. Il periodo di pratica sarebbe remunerato come minimo quanto un moderatore con attestato di competenza al 50 per cento [AAE-Crec].
- Il praticantato dovrebbe durare almeno un anno perché i nuovi moderatori possano maturare sufficienti esperienze. Bisogna dare loro anche la possibilità di svolgere delle lezioni autonomamente, purché con un moderatore già formato nelle immediate vicinanze. Prima dell'esame pratico occorre svolgere come praticante minimo 25 corsi di formazione complementare [Drive].

Contrari: QAED, TCS; FL BeO, MonEsch

Osservazioni, critiche, proposte:

- Occorre assicurare che i moderatori abbiano sufficienti conoscenze, anche in fatto di guida eco-compatibile ed efficiente sul piano energetico [QAED].
- L'attuale sistema è praticabile e ben collaudato [TCS].

Nessun parere / Non pertinente: AR, GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte, USC; ACS, ACVS, FMS, moto, RC, StVA TI, SVLT, SVSP, VöV, 2rad; Agro, Deuschle, F., Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Frei, E., FS-Fur, FVO, Gusev, A., ifB, IVR-IAS, KiF, Koh, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

## 4.3.4.7.3

Siete d'accordo con le condizioni necessarie per poter prorogare la validità dell'autorizzazione per moderatori (all. 1a n. 2.17 OFoG)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	24	0	2
Partiti politici	2	0	7
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	15	2	11
Altri soggetti (non consultati)	19	31	23
Totale parziale	61, di cui IG WAB CH: 6	33, di cui ASMC: 5	
Totale	55	28	45

Favorevoli: AG, AI, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; PS, UDC; USAM; AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, upi, SPIA, cp, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, OV JU, Pro Velo, SMFV, TCS, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, APSR-JU, BOWAB, FL BeO, FS-PostAuto, fzl, IG BS, Lancashire, G., OFV (AR, AI, SG, TG), ASMC ZG, VAZ, VerTug, VSZG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Uguale disciplinamento per tutti: maestri conducenti, moderatori ed esperti della circolazione [TCS].
- La validità dell'abilitazione deve essere di cinque anni analogamente a quella dei maestri conducenti [FS-PostAuto].

Contrari: FRE, ASMC; am, ASMCTI, aw, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FS-Fur, FVO, FZ, Grischu WAB AG, jw, KBAV, mm, ModEng, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, SF, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VfV, VSZTG, WB, ZFV

Osservazioni, critiche, proposte:

- Due giornate intere di corso di perfezionamento per moderatori e 30 giorni di corsi di formazione complementare non sono possibili se in futuro dovesse esserci solo una giornata di formazione complementare. Sarebbe corretto se fossero mantenute le due giornate [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Partiamo dal presupposto che le giornate di formazione complementare siano due: bisogna dunque disciplinare in modo corrispondente [ASMC; ASMCTI, FZ, KBAV, SF, UFV, VfV].
- La validità dell'abilitazione per moderatori deve essere allineata a quella dei maestri conducenti: impartire o svolgere come accompagnatore 30 giorni di corsi sull'arco di cinque anni più 2 giornate di perfezionamento [Drive, ERFA, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VSZTG]. Visto il dimezzamento dei corsi di formazione complementare, per alcuni moderatori potrebbe essere difficile svolgere i 30 giorni di corsi richiesti in tre anni [Drive, jw, mm].

Nessun parere / Non pertinente: AR, GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte, USC; ACS, ACVS, FMS, moto, QAED, RC, StVA TI, SVLT, SVSP, VöV, 2rad; Agro, Deuschle, F., Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Frei, E., Gusev, A., Hediger, J., ifB, IVR-IAS, KiF, Koh, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, VSGP

#### 4.3.4.8 Esperti della circolazione

Siete d'accordo con le disposizioni riguardanti formazione, esame e perfezionamento degli esperti della circolazione (all. 13)?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	1	25	0
Partiti politici	2	0	7
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	7	8	13
Altri soggetti (non consultati)	12	13	49
Totale parziale			71, di cui ASMC: 19 IG WAB CH: 8
Totale	23	45	44

Favorevoli: TI; UDC, PS; USAM; AGVS, ASTAG, ATE - VCS, upi, FRE, Pro Velo, TCS; AAE-Crec, am, Forster, T., IG BS, Lancashire, G., MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, tl, Val, VfV

##### Osservazioni, critiche, proposte:

- La valutazione dovrebbe contenere anche una parte curata da un psicologo del traffico [PS; ATE - VCS, upi, Pro Velo].
- Nei corsi di post-qualificazione andrebbe anche insegnato il metodo del coaching (anche agli esaminandi), strumento molto indicato non solo per promuovere ma anche per stabilire il livello di competenza [PS; ATE - VCS, upi, Pro Velo]
- Un modulo del pertinente corso è stato già sviluppato dall'upi in collaborazione con la Scuola universitaria professionale della Svizzera nord-occidentale (FHNWS) ed è disponibile [ATE - VCS, upi, Pro Velo].
- Uguale disciplinamento per tutti: maestri conducenti, moderatori ed esperti della circolazione [TCS].

Contrari: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, cp, CDDGP, MFK BS, OV JU, QAED, SMFV, VSFB; Abegglen, P., ACS VD, APSR-JU, Baroffio, G., FS-Fur, FVO, Grischa WAB AG, Hediger, J., ModEng, OFV (AR, AI, SG, TG), VerTug, WB, ZFV

##### Osservazioni, critiche, proposte:

- Stessa età minima che nell'UE [AG, BL, FR, GL, GR, JU, LU, OW, SG, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- Non utilizzare le categorie di licenza per classificare i veicoli. Utilizzare la classificazione dell'OETV [NE].
- All. 13 n. 3.13: Sebbene la buona reputazione come conducente non sia un criterio contemplato nella direttiva UE, non siamo contrari a questo requisito nel caso degli esperti della circolazione. La formulazione scelta è tuttavia troppo severa, visto che anche numerose infrazioni di lieve entità alle norme della circolazione possono essere (teoricamente molto) pericolose per la sicurezza stradale. Bisognerebbe adottare la stessa formulazione usate nell'articolo 8 capoverso 6 OAC [AG, AR, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU]. La buona reputazione come conducente non è prescritta nel diritto europeo. Modificare la formulazione parlando di «gravi infrazioni» [LU].

- All. 13 n. 3.15: Alla luce dei lunghi anni di esperienza fatta con il sistema, non sempre convincente, delle perizie di uno psicologo del traffico, una valutazione, termine che peraltro si presta lessicalmente a diverse interpretazioni, non è di alcun apporto nel quadro della procedura di scelta degli esperti della circolazione. Gli altri requisiti di cui al numero 3 sono sufficienti. La condizione non è contemplata neanche nella direttiva europea: stralciare [AG, AR, BL, BS, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- All. 13 n. 4.12, 4.2, 5.12 e 5.2: Stralciare questi numeri. Si rifanno all'allegato IV numero 2.2 della direttiva europea, che non è però conciliabile con il modello di formazione e di perfezionamento per esperti della circolazione ormai ben collaudato in Svizzera [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS]. Specie nei Cantoni di piccole dimensioni i periodi previsti creerebbero problemi di risorse [AR]. Che si sappia, la prassi attuale non è soggetta a problemi in alcun settore [TG].
- All. 13 n. 3.1 e 3.2 nonché 5.1 e 5.2: Spostare la categoria BE dai numeri 5.1 e 5.2 ai numeri 3.1 e 3.2 [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- All. 13 n. 3.1 e 3.2 nonché 5.1 e 5.2: Nelle categorie delle autorizzazioni di base manca sempre la categoria BE, che in diversi Cantoni vi è invece inclusa. Una modifica significherebbe che tutti questi esperti della circolazione dovrebbero seguire corsi di post-qualificazione per esperti di categoria C, comportando un onere sproporzionato [BE].
- All. 13 n. 5.1 e 5.2: Gli esperti della circolazione di categoria B devono poter svolgere anche esami di conducente di categoria BE. I dettagli per l'acquisizione della corrispondente abilitazione possono essere disciplinati nel programma di insegnamento modello dell'asa [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU] o esservi ripresi [SG].
- All. 13 n. 6 – 8: Ridurre all'essenziale e accorciare quindi drasticamente. Inserire un rimando secondo cui, per il resto, la formazione è da effettuare secondo il pertinente piano di formazione definito congiuntamente dalle autorità cantonali [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- All. 13 n. 6: Gli esperti della circolazione addetti agli esami ufficiali di conducente devono assolvere almeno parte della formazione per maestri conducenti o dei corsi offerti dall'ASMC, con priorità a quelli inerenti i settori didattico, psicologico e pedagogico, allo scopo di garantire che dispongano essi stessi delle basi di formazione che devono verificare nei nuovi conducenti [SMFV, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, ZFV].
- I controlli dei veicoli e gli esami di conducente richiedono competenze operative diverse e devono essere distinti fra loro. In questo modo, gli esperti che optano per l'indirizzo tecnico «esame di conducente» sono formati decisamente meglio a svolgere gli esami di conducente e la sicurezza stradale ne risulta notevolmente accresciuta. Gli esperti della circolazione addetti agli esami di conducente non hanno bisogno di una preparazione tecnica bensì pedagogica [VerTug].
- All. 13 n. 8.1: Il periodo di attesa di sei mesi è oggi fondamentalmente di prassi, ma vi sono casi eccezionali in cui è opportuno applicare un termine più breve [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- All. 13 n. 9.1: Nell'allegato IV numero 4.2.1 in cui è sancito il perfezionamento degli esperti della circolazione, la direttiva europea non stabilisce a giusta ragione di quante ore devono essere le quindici giornate minime prescritte entro i cinque anni, poiché ciò limita inutilmente la possibilità di strutturare con flessibilità il piano orario dei corsi [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- All. 13 n. 9.13: L'obbligo di perfezionamento di cui al numero 9 si riferisce esclusivamente gli esperti della circolazione addetti agli esami di conducente [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- All. 13 n. 9.14: Tra parentesi andrebbe precisato che si tratta di una parte delle 15 giornate di perfezionamento [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].

- All. 13 n. 9.3: Bisogna assicurare che fra gli eventi computabili ai fini del perfezionamento rientrino anche relazioni ufficiali interne, riunioni tecniche ecc. [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- È troppo prevedere 15 giorni di corsi su cinque anni, specie in confronto ai moderatori; bisognerebbe prevedere cinque giorni su cinque anni [VD]. Un perfezionamento obbligatorio di 15 giorni entro cinque anni è inattuabile; sarebbe indicato se includesse sia il perfezionamento per gli esami di conducente sia quello per i controlli dei veicoli [BE]. Occorre prevedere, specie per gli esperti con esperienza, soluzioni individualizzabili con meno giornate di perfezionamento, poste sotto la responsabilità dei Cantoni [AI].
- Sostituire «funzionari dirigenti» con «specialisti» per essere più flessibili in caso di deroga [AG, AR, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- All. 13: Poiché i requisiti richiesti agli esperti sono definiti con precisione nel piano di formazione degli esperti della circolazione dell'asa, non è necessario descriverli così dettagliatamente nell'OAPC. È sufficiente un rimando al piano asa (formulazione analoga all'art. 33 cpv. 8 OETV) [BE].
- All. 13 n. 3.13: Se un futuro esperto della circolazione deve possedere la licenza di condurre di validità illimitata da tre anni significa che qualcuno può diventarlo già a 24 anni, cosa pressoché impossibile. Solo chi superasse l'esame di conducente il giorno del proprio 18° compleanno potrebbe diventare un esperto della circolazione a 24 anni [BE].
- All. 13 n. 4.12: Stralciare il possesso della licenza di condurre «da almeno tre anni», in modo che anche i Cantoni piccoli abbiano a disposizione un numero sufficiente di esperti addetti ai controlli dei veicoli (motoveicoli). Lo stesso vale per gli esperti della categoria C [BE].
- All. 13 n. 9.1 e 9.3: I due punti sono in contraddizione fra loro. È importante che il perfezionamento porti su tutti gli elementi che contano sin dalla prima ora di corso e che soprattutto possa includere anche contenuti trasmessi internamente in occasione di relazioni e riunioni tecniche [BE].
- Non siamo favorevoli ad accrescere i requisiti in materia di durata d'esame e formazione degli esperti, in quanto queste misure genereranno solo un aumento importante del costo dell'esame e del numero di risorse umane dedicate a tale compito da parte delle autorità cantonali, senza che la sicurezza stradale se ne trovi rafforzata [GE].
- Verificare se nel diritto svizzero non si possa rimandare alle esigenze dell'allegato IV della direttiva 2006/126/CE invece che trovare una soluzione speciale per la Svizzera [LU].
- Art. 64 cpv. 1: L'esame teorico non deve essere svolto obbligatoriamente da un esperto della circolazione: non ha alcun senso [LU].
- Stralciare l'allegato 14 numero 2. La post-qualificazione non è prevista nel diritto europeo ed è a nostro avviso sproporzionata. Salvaguardare i diritti acquisiti (direttiva 2006/126/CE, n. 5.1.). Con l'attuale perfezionamento asa gli esperti della circolazione soddisfano le condizioni per la post-qualificazione [LU].
- Troppo vincolante [cp].
- La formazione e il perfezionamento degli esperti della circolazione sembrano disciplinati in modo meno chiaro rispetto a quelli dei maestri conducenti. Occorre porre condizioni più chiare e creare un profilo professionale più chiaro.
- Attenzione a non svalutare le formazioni di maestro conducente certificate da un attestato professionale federale e di perfezionamento, poiché ciò genererebbe una concorrenza sleale che nuocerebbe alla qualità della formazione. Esigere un attestato professionale federale di maestro conducente nella categoria di licenza esaminata [ACS VD].
- Stesso disciplinamento per maestri conducenti ed esperti della circolazione [OFV (AR, AI, SG, TG)].

Nessun parere / Non pertinente: PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte, USC; ACS, ACVS, SPIA, FMS, IG WAB CH, moto, RC, ASMC, StVA TI, SVLT, SVSP, VöV, 2rad; Agro, ASMCTI, aw, BEOWAB, Buchli, K., Deuschle, F., Drive, DriveGR, Emergency, ERFA, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, FGLWFL, FL BeO, Frei, E., FS-PostAuto, FZ, fzl, Gusev, A., ifB, IVR-IAS, jw,

KBAV, KiF, Koh, mm, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SF, ASMC ZG, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VSGP, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

#### 4.3.4.9 Licenze di condurre estere

Siete d'accordo con la soppressione dell'obbligo di conseguire la licenza svizzera per le persone con domicilio in uno Stato dell'UE o dell'AELS che conducono a titolo professionale veicoli a motore immatricolati in Svizzera di categoria C1, C, D1, D, P o P1 (art. 105 cpv. 1 lett. b)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	21	5	0
Partiti politici	2	0	7
Associazioni mantello	1	2	0
Altre organizzazioni (consultate)	8	11	9
Altri soggetti (non consultati)	3	53	17
Totale parziale		71, di cui ASMC: 14 IG WAB CH: 9	
Totale	35	48	33

Favorevoli: AG, AI, BE, BL, BS, FR, GE, GL, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; PS, UDC; USC; AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, upi, CDDGP, MFK BS, Pro Velo; Deuschle, F., Gusev, A., VSGP

#### Osservazioni, critiche, proposte:

- Comporta un chiaro sgravio amministrativo per le autorità di ammissione cantonali [AG, BL, BS, FR, GE, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, UR, VS, ZH; asa, CDDGP, MFK BS], ma rende più gravosa la procedura di accertamento da parte degli organi di controllo [SH].
- Nell'interesse della sicurezza del diritto bisogna ribadire esplicitamente in questo punto che anche questa corsa di controllo non può essere ripetuta [AG, BL, BS, FR, GL, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Si chiede di valutare se ciò non comporterà difficoltà al conducente che deve condurre all'estero un veicolo di lavoro con targa svizzera [TI].
- Appoggiamo esplicitamente questa modifica, tuttavia l'elenco delle categorie non è esauriente. Visti i molti lavoratori temporanei domiciliati in Paesi dell'UE o dell'AELS attivi in agricoltura, è necessaria in particolare un'estensione della regolamentazione ai veicoli delle categorie B e G [VSGP].

Contrari: AR, GR, JU, LU, VD; CH Städte, USAM; ACVS, SPIA, cp, FRE, IG WAB CH, OV JU, ASMC, SMFV, SVSP, TCS, VSF; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Grisca WAB AG, Hediger, J., ifB, IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, ModEng, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), PostAuto, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

#### Osservazioni, critiche, proposte:

- La nuova regolamentazione renderà nettamente più difficoltosa l'esecuzione degli accertamenti. I controlli approfonditi delle licenze di condurre, quanto per esempio alla validità, alla presenza di un duplicato, a restrizioni/condizioni disposte dalle autorità, non potranno più essere effettuati attraverso i sistemi svizzeri. L'esperienza mostra che spesso è possibile svolgere degli accertamenti presso le autorità di ammissione estere solo nei giorni lavorativi e durante gli orari d'ufficio, il che espone i conducenti al pericolo di non poter proseguire il viaggio a causa dell'impossibilità di verificare gli estremi di una licenza di condurre estera [AR, GR; ACVS, SVSP; CH Städte].

- Nell'interesse della sicurezza del diritto, bisogna ribadire esplicitamente in questo punto che anche questa corsa di controllo non può essere ripetuta [AR, GR, JU, OV JU].
- L'esperienza mostra che i cittadini di Stati membri dell'UE e dell'AELS devono acquisire in Svizzera non solo conoscenze del diritto, ma anche di altri ambiti, lacune che andrebbero colmate attraverso il conseguimento di una licenza di condurre svizzera [GR; IG WAB CH, ASMC, SMFV, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Drive, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, ZFV, ZVS AG, 2PA].
- L'autorità deve avere un controllo sugli autisti professionale, anche stranieri [JU; OV JU].
- Crea disparità tra cittadini svizzeri e stranieri [LU, VD; cp], cosa non tollerabile tenuto conto delle manchevolezze constatate negli autisti di mezzi pesanti di diversi Paesi dell'UE [VD]. La polizia constata giornalmente che i conducenti provenienti dall'estero sono più in difetto dei conducenti che vivono in Svizzera. Mantenere dunque l'attuale regolamentazione in materia [cp].
- Controllo dell'ordinanza sugli autisti praticamente impossibile [CH Städte] / difficile [ZFV]. Comporta numerose modifiche nell'ambito dell'OAut, che causano molti disagi agli organizzatori e ai titolari di corsi di formazione [TCS].
- Causa una distorsione della concorrenza ai danni dei cittadini svizzeri [USAM; TCS]. Il livello reale delle attitudini alla guida e la conoscenza dell'ordinamento giuridico richiedono l'ottenimento di una licenza svizzera per permettere di rispondere agli obiettivi di sicurezza e lottare contro la concorrenza sleale [VD; ACS VD].
- Il «frontalierato degli autisti» crescerebbe nettamente, mettendo di conseguenza sotto pressione il mercato del lavoro degli autisti svizzeri [SVSP].
- Le regole della circolazione stradale variano da un Paese all'altro. Le persone che desiderano ottenere una categoria di licenza professionale in Svizzera dovranno far valere delle equivalenze riconosciute o seguire una formazione specifica e sostenere ancora un esame teorico nonché pratico di guida [AAE-Crec]. Le norme della circolazione non sono totalmente omogenee all'interno dell'Europa e il livello d'esame varia da Stato a Stato. Attualmente le corse di controllo della categoria B mostrano molto spesso lacune parziali o importanti a livello di guida. Il 30 per cento dei candidati ha problemi con il cambio manuale e il livello di certi Paesi è più basso rispetto ai nostri standard. E voi volete accettare tutto questo? [MonEsch].
- I conducenti stranieri devono conoscere le nostre leggi e prescrizioni [PostAuto].

Nessun parere / Non pertinente: PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; ACS, FMS, moto, QAED, RC, StVA TI, SVLT, VöV, 2rad; Agro, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., IVR-IAS, KiF, Koh, NGO, Reasco, SanA, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, VfV

#### 4.3.4.10 Disposizioni transitorie

##### 4.3.4.10.1

Siete d'accordo con l'obbligo di sostituire la licenza di condurre cartacea con la tessera plastificata in formato carta di credito (art. 146)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	23	2	1
Partiti politici	0	1	8
Associazioni mantello	1	2	1
Altre organizzazioni (consultate)	16	1	10
Altri soggetti (non consultati)	46	7	19

Totale parziale	86, di cui ASMC: 23 IG WAB CH: 9		
Totale	54	13	39

Favorevoli: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH; CH Städte; ACVS, asa, ASTAG, FMS, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, moto, OV JU, ASMC, SMFV, StVA TI, SVSP, TCS, VSFB; Abegglen, P., Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Deuschle, F., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Frei, E., FS-PostAuto, FZ, fzl, Hediger, J., jw, KBAV, KiF, Lancashire, G., MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), PostAuto, SF, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- A fine 2016 erano ancora in circolazione circa 1,2 milioni di licenze di condurre di colore blu. Vista la cifra in gioco, bisognerebbe optare per la procedura di conversione più facile e promettente possibile [AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Non è disciplinato cosa succeda alle persone che non ottemperano all'invito di cui al capoverso 2. Una procedura di revoca entra difficilmente in linea di conto, vista la mancanza di base legale e l'onere sproporzionato che ne deriverebbe [AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- L'obbligo di conversione di tutte le licenze di condurre non ancora in formato carta di credito è molto importante ai fini della gestione tecnica e pratica delle autorizzazioni di guida. Vi sono tuttavia ancora diverse questioni di dettaglio da specificare [BE].
- Rispetto alle diverse disposizioni transitorie questa apporterebbe sicuramente una grossa facilitazione. Meno certa sarebbe l'accettazione da parte della popolazione [BL].
- Opportuno nell'ottica di un'esecuzione più uniforme da parte della polizia [CH Städte]. Sensato dal punto di vista esecutivo, perché permette di aggiornare sia le foto sia le autorizzazioni di guida o le categorie [ACVS].
- Le modalità di conversione devono però essere definite in modo preciso ed assicurare che la sostituzione avvenga senza difficoltà [TCS].

Contrari: OW, UR; UDC; USC, USAM; SPIA; AAE-Crec, DriveGR, GrischA WAB AG, ifB, IG BS, ModEng, MonEsch

Osservazioni, critiche, proposte:

- Genera costi inutili [OW] e non vi sono motivi vincolanti che rendano necessaria la conversione [USC; OW]. È ammissibile lasciar scade le licenze di condurre cartacee [OW]. Andrebbe fatto non sistematicamente, ma unicamente in occasione di una mutazione, senza generare né oneri né costi supplementari [UDC].
- Astenersi da operazioni burocratiche inutili [USAM]. Il numero delle licenze di condurre nel vecchio formato si ridurranno per cause naturali, per cui a un certo momento ci saranno in circolazione solo licenze nuove [USAM; AAE-Crec].
- Lasciare la regolamentazione com'è attualmente [DriveGR, GrischA WAB AG, ModEng]!

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS, PS; CH Städte; ACS, AGVS, ATE - VCS, upi, Pro Velo, QAED, RC, SVLT, VöV, 2rad; ACS VD, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., FS-Fur, FVO, Gusev, A., IVR-IAS, Koh, NGO, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

## 4.3.4.10.2

Siete d'accordo con le disposizioni transitorie per i titolari di una licenza di condurre secondo il diritto pre-  
vigente (art. 147 - 151)?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	24	1	1
Partiti politici	2	0	7
Associazioni mantello	1	1	1
Altre organizzazioni (consultate)	19	5	4
Altri soggetti (non consultati)	31	14	25
Totale parziale	77, di cui ASMC: 15 IG WAB CH: 7		
<b>Totale</b>	<b>55</b>	<b>21</b>	<b>38</b>

Favorevoli:

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH;  
PS, UDC; USAM; AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, upi, FMS, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, moto,  
OV JU, Pro Velo, ASMC, SMFV, StVA TI, SVLT, SVSP, VSFB, 2rad; Abegglen, P., ACS VD, APSR-JU,  
ASMCTI, aw, BEOB, Deuschle, F., DriveGR, FGLWFL, FS-PostAuto, FZ, fzl, Grisca WAB AG, ifB,  
IG BS, KBAV, Lancashire, G., ModEng, MonEsch, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R.,  
TCS TG, UFV, VAZ, VSZG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

In generale:

Vanno comunque salvaguardati i diritti acquisiti [VD; UDC; ASTAG].

Art. 147:

- Cpv. 3: Si può essere un po' più generosi e concedere a tutti i titolari dell'attuale categoria G la nuova categoria G senza corso di guida di trattori [AG, AR, BS, FR, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Cpv. 3 lett. i: Dopo due anni di possesso [AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS]
- Occorre inoltre una disposizione transitoria per le persone che al momento dell'entrata in vigore del nuovo diritto in possesso dell'attuale categoria A limitata [AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Esigenze regionali: Nelle regioni di montagna vengono immatricolati molti veicoli agricoli con velocità massima fino a 30 km/h (per i quali finora non era necessario il corso di guida di trattori). Secondo la soluzione proposta, il corso sarà in futuro prescritto anche per la categoria G, cosa che genererà costi notevoli [UR].

Art. 148:

D'accordo solo in caso di mantenimento delle due giornate di formazione complementare [TCS TG].

Contrari: VD; USC; SPIA, cp, FRE, TCS, VöV; am, Drive, ERFA, Frei, E., KiF, MonAll, MonLin, MonLui,  
TCS AG, tl, Val, VerTug, VSZTG, WB

Osservazioni, critiche, proposte:

Art. 147:

- Cpv. 2: Impossibile stabilire facilmente il legame tra le diverse ordinanze: semplificare [VD].

- Cpv. 3 lett. b: Bisognerebbe concedere la nuova categoria a tutti i detentori della vecchia categoria senza far seguire il corso [VD].
- Cpv. 3 lett. r n. 1: Di difficile attuazione con un periodo transitorio di un anno dall'entrata in vigore, se questa avviene in modo scaglionato: modificare [VD].
- Cpv. 3 lett. r n. 1: Prolungare il periodo transitorio a dieci anni equivale a salvaguardare i diritti acquisiti [VöV].

Art. 147 – 151:

- Art. 150: Disposizione incomprensibile con i rimandi alle modifiche dell'OAC del 1° luglio 2015 e del 1° aprile 2016. L'OAPC deve rimandare alla modifica dell'OAC del luglio 2016 [VD].
- Le licenze di condurre cartacee di colore blu devono essere convertite in formato carta di credito. Va stralciata la frequenza obbligatoria del corso di guida di trattori per la categoria [USC].
- Le attuali autorizzazioni di guida devono essere riportate nella nuova licenza di condurre in formato carta di credito senza farne domanda [VerTug].
- Il diritto vigente in relazione ai corsi di formazione complementare va ripreso, il che rende superflui gli articoli 147-151 [Drive, ZFV].

Art. 148:

- Creerebbe un vuoto giuridico e non è pertanto accettabile. I giovani conducenti sarebbero spinti a rimandare i corsi per poi poter frequentare una sola giornata, dando così un segnale sbagliato. Bisognerebbe adottare la stessa disposizione transitoria di quando è stata introdotta la formazione in due fasi, ossia una data precisa determina chi e cosa è soggetto a quale regime [TCS].
- D'accordo solo in caso di mantenimento delle due giornate di formazione complementare [ERFA, TCS AG, VSZTG].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte; ACS, ACVS, QAED, RC; AAE-Crec, Agro, Buchli, K., Emergency, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, FL BeO, Forster, T., FS-Fur, FVO, Gusev, A., Hediger, J., IVR-IAS, Koh, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

#### 4.3.4.10.3

Siete d'accordo con le disposizioni transitorie per coloro che hanno presentato domanda per una licenza per allievo conducente o di condurre secondo il diritto previgente (art. 152 - 154)?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	8	17	1
Partiti politici	1	1	7
Associazioni mantello	1	1	1
Altre organizzazioni (consultate)	12	11	5
Altri soggetti (non consultati)	13	33	26
Totale parziale		63, di cui ASMC: 11 IG WAB CH: 9	
Totale	35	43	40

Favorevoli: AI, BE, FR, GL, JU, LU, SG, SH; UDC; USAM; AGVS, ASTAG, SPIA, FMS, moto, OV JU, SMFV, StVA TI, SVLT, SVSP, VSFB, 2rad; AAE-Crec, ACS VD, APSR-JU, Deuschle, F., ifB, IG BS, Lancashire, G., MonEsch, ASMC ZG, Spatz, R., VSZG, WB, ZFV

Osservazioni, critiche, proposte:

- Art. 152 e 153: Se dovesse essere mantenuto l'attuale momento di partecipazione al corso di teoria della circolazione come da noi richiesto, si possono stralciare entrambi gli articoli. In caso contrario, la struttura dell'articolo 152 va semplificata. Nei casi che vi sono disciplinati la licenza per allievo conducente è comunque rilasciata secondo il nuovo diritto, il che semplifica nettamente la procedura per l'autorità cantonale [SH].
- Art. 154 et 148: Devono essere redatti in maniera più aperta. Tutte le persone che al momento dell'entrata in vigore del nuovo diritto si trovano in una delle fasi di ottenimento della licenza di condurre secondo il diritto previgente e il cui periodo di prova non è ancora scaduto dovrebbero seguire una sola giornata di corso. Se i giovani conducenti hanno già seguito una giornata, questa è sufficiente [FR].

Contrari: AG, AR, BL, BS, GR, NE, NW, OW, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; PS; USC; asa, ATE - VCS, upi, cp, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, Pro Velo, ASMC, TCS; Abegglen, P., am, ASMCTI, aw, BEOB, Drive, DriveGR, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, Grisch, WAB AG, jw, KBAV, mm, ModEng, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Art. 152: Se dovesse essere mantenuto l'attuale momento di partecipazione al corso di teoria della circolazione come da noi richiesto, si possono stralciare entrambi gli articoli. In caso contrario, la struttura dell'articolo 152 va semplificata. Nei casi che vi sono disciplinati la licenza per allievo conducente è comunque rilasciata secondo il nuovo diritto, il che semplifica nettamente la procedura per l'autorità cantonale [AG, AR, BS, GR, NE, NW, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Art. 153: Il corso di teoria della circolazione andrebbe frequentato entro il periodo di validità della licenza per allievo conducente [BL].
- Art. 154 et 148: Devono essere redatti in maniera più aperta. Tutte le persone che al momento dell'entrata in vigore del nuovo diritto si trovano in una delle fasi di ottenimento della licenza di condurre secondo il diritto previgente e il cui periodo di prova non è ancora scaduto dovrebbero seguire una sola giornata di corso. Se i giovani conducenti hanno già seguito una giornata, questa è sufficiente [AG, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Art. 154: Disposizione incomprensibile. Il suo contenuto non è stato adattato alla licenza per allievo conducente corrispondente (si tratta apparentemente dell'articolo 148 concernente la licenza in prova recepito senza variazioni). Non si può rilasciare la licenza definitiva se non si è superato alcun esame [VD].
- L'articolo 154 OAPC mina il senso e lo scopo dell'articolo 15a LCStr (periodo di prova di tre anni) [PS; ATE - VCS, upi, Pro Velo].
- Chiediamo siano mantenute due giornate di formazione complementare [IG WAB CH, ASMC; ASCMCTI, aw, BEOB, Drive, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte; ACS, ACVS, QAED, RC, VöV; Agro, Buchli, K., Emergency, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Frei, E., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, Gusev, A., Hediger, J., IVR-IAS, KiF, Koh, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

## 4.3.4.10.4

Siete d'accordo con le disposizioni transitorie per i titolari di una licenza per allievo conducente secondo il diritto previgente (art. 155 e 156)?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	23	2	1

Partiti politici	2	0	7
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	20	3	5
Altri soggetti (non consultati)	28	18	26
Totale parziale	74, di cui IG WAB CH: 7	23, di cui ASMC: 14	
Totale	67	9	41

Favorevoli: AG, AI, AR, BE, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; PS, UDC; USAM; asa, AGVS, ASTAG, ATE -VCS, upi, SPIA, FMS, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, moto, OV JU, Pro Velo, SMFV, StVA TI, SVLT, SVSP, TCS, VSFB, 2rad; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, APSR-JU, BEOWAB, Deuschle, F., Drive, ERFA, fzl, ifB, IG BS, jw, Lancashire, G., mm, MonEsch, ASMC ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, VAZ, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

- Art. 156: Prescrivere inoltre che, se una licenza per allievo conducente rilasciata secondo il diritto previgente scade prima dell'entrata in vigore del nuovo diritto, le formazioni obbligatorie assolte e gli esami superati secondo il vecchio diritto abbiano nel nuovo diritto validità illimitata [ZG] / di cinque anni [AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH, asa, CDDGP, MFK BS].
- Art. 156 cpv. 2: Stralciare l'espressione «a titolo preventivo», non essendo utilizzata né nell'articolo 10 capoverso 2 né nell'articolo 11 capoverso 2 [SO].

Contrari: BL, VD; cp, FRE, ASMC; am, ASMCTI, aw, DriveGR, FZ, FGLWFL, Grischa WAB AG, KBAV, ModEng, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, tl, UFV, Val, VerTug

Osservazioni, critiche, proposte:

- Le disposizioni transitorie di cui ai numeri 4.3.4.10.2 - 4.3.4.10.4 contengono un gran numero di incognite e variabili che sarà estremamente difficile gestire entro un lasso di tempo ragionevole. È necessario stabilire in anticipo delle tappe che permettano alle autorità interessate di gestire il periodo di transizione garantendo risultati concreti e positivi per ogni cittadino [cp].
- Le licenze per allievo conducente devono continuare ad avere validità limitata come adesso [BL; VerTug].
- Art. 156 cpv.2: Non chiaro. I fallimenti subiti su una licenza per allievo conducente secondo il diritto previgente vanno o no conteggiati? Aggiungere una disposizione che chiarisca le cose e provveda a uniformare la pratica [VD].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte, USC; ACS, ACVS, QAED, RC, VöV; Agro, Buchli, K., Emergency, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Frei, E., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, Gusev, A., Hediger, J., IVR-IAS, KiF, Koh, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

4.3.4.10.5

Siete d'accordo con le disposizioni transitorie sul corso di pronto soccorso (art. 157 e 158)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	10	15	1
Partiti politici	1	0	8
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	12	3	13

Altri soggetti (non consultati)	38	16	18
Totale parziale	62, di cui ASMC: 21 IG WAB CH: 8		
Totale	33	34	42

Favorevoli: AI, JU, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, ZH; UDC; USAM; AGVS, ASTAG, SPIA, FRE, IG WAB CH, OV JU, ASMC, SMFV, SVLT, SVSP, TCS, VSFB; ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BOWAB, Deuschle F., Drive, FGLWFL, Forster, T., FZ, fzl, IG BS, jw, Koh, Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, Spatz, R., TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

Sosteniamo il mantenimento dei corsi di pronto soccorso, in quanto indispensabili alla sicurezza stradale e sanitaria [JU; OV JU].

Contrari: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SZ, VS, ZG; asa, CDDGP, MFK BS; AAE-Crec, Abegglen, P., DriveGR, Emergency, FAid, fctsa, FS-PostAuto, Grisca WAB AG, IVR-IAS, KBAV, ModEng, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK

Osservazioni, critiche, proposte:

- Siamo di principio favorevoli all'abolizione del corso di pronto soccorso. Qualora dovesse comunque essere mantenuto, bisognerebbe riformulare la disposizione transitoria [BL].
- Mantenere la regolamentazione attuale [GL, LU].
- Qual è lo scopo auspicato? Creare dei monopoli o garantire che il sapere venga veramente trasmesso in modo identico in tutti i Cantoni? Lo status quo è il solo a garantire un'equa formazione e applicazione delle regole in materia di pronto soccorso a livello nazionale [AAE-Crec].
- Art. 158: L'attuale perfezionamento obbligatorio degli istruttori di pronto soccorso (due corsi per due anni) è ben rodato e assicura ai partecipanti una formazione sempre al passo con eventuali modifiche, ad esempio, delle direttive. I cicli di perfezionamento biennali rispondono oltretutto ai requisiti posti agli istruttori di primo soccorso IVR-IAS di livello 1-3. Portare il periodo transitorio a due anni come da noi richiesto permetterebbe di uniformare il perfezionamento obbligatorio di tutti gli istruttori di pronto soccorso [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, KBAV, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS, PS; CH Städte, USC; ACS, ACVS, ATE - VCS, upi, cp, FMS, moto, Pro Velo, QAED, RC, StVA TI, VöV, 2rad; Agro, Buchli, K., ERFA, FahrEng, FahrWet, Frei, E., FS-Fur, FVO, Gusev, A., Hediger, J., ifB, KiF, MohnEsch, NGO, PostAuto, TCS AG, VfV, VSGP

4.3.4.10.6

Siete d'accordo con le disposizioni transitorie sui maestri conducenti (art. 160 – 164 in combinato disposto con all. 14 cifre I.1 e II)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	0	24	2
Partiti politici	0	0	8
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	4	9	14
Altri soggetti (non consultati)	7	46	21

Totale parziale		79, di cui ASMC: 17 IG WAB CH: 9	
Totale	12	53	47

Favorevoli: USAM; QAED, SMFV, SVLT, VSFB; AAE-Crec, APSR-JU, Deuschle F., Hediger, J., Lancashire, G., ASMC ZG, VSZG

Osservazioni, critiche, proposte:

Il problema non deriva affatto dai maestri conducenti, bensì dalla legislazione in vigore. Per formare qualcuno, bisogna cominciare sin dal primo giorno e accompagnarlo lungo tutta la sua formazione, completando semmai la pratica di guida con l'accompagnamento di persona con basi solide. Allora perché, zavorrare di nuovo la barca sul lato dei maestri conducenti piuttosto che riaffermarne l'importante funzione pedagogica e formativa? Quale ragione (quale necessità attuale e futura) c'è di imporre loro una giornata di perfezionamento supplementare? [AAE-Crec]

Contrari: AG, AI, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, ASTAG, cp, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, OV JU, ASMC; Abegglen, P., ACS VD, am, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Grisca WAB AG, ifB, IG BS, jw, KBAV, mm, ModEng, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

In generale:

- Molti elementi devono ancora essere oggetto di chiarimento, sia quanto al contenuto del corso sia quanto a chi deve seguirlo [cp].
- Non è coerente imporre delle formazioni complementari a maestri conducenti con attestato professionale federale. I requisiti e le formazioni esistenti sono sufficienti per rispondere agli obiettivi di qualità e di sicurezza della formazione [ACS VD].

Art. 160 – 164:

- Equiparare i maestri conducenti dell'esercito a quelli civili [TCS].
- Salvaguardare i diritti acquisiti [FS-PostAuto, MonEsch].

Art. 160 in combinato disposto con all. 14 cifre I n.1 e II:

- Una post-qualificazione di sei giorni per i maestri conducenti è di gran lunga esagerata [AG, AI, BL, BS, FR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU]. Va ridotta notevolmente o completamente abolita [AG, BS, FR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- L'insegnamento dispensato dai maestri conducenti è già oggi orientato alle competenze, per cui sei giornate di post-qualificazione significa davvero peccare per eccesso di zelo. Non è inoltre chiaro perché per gli esperti della circolazione bastino tre giornate di formazione mentre per i maestri conducenti ne occorrono sei. A uguali requisiti, uguale numero di giornate di formazione [UDC; ASTAG].
- Così non va: i maestri conducenti devono fare sei giornate di sette ore di perfezionamento obbligatorio per impartire più o meno lezioni di scuola guida. E come la mettiamo con la formazione e il perfezionamento degli insegnanti di guida privati? [FL BEO] Fanno al massimo una giornata [FL BEO, MonEsch].
- Art. 160 cpv. 2: Computare il corso di post-qualificazione «nel periodo di perfezionamento corrente o successivo» sancisce un diritto di opzione che implica una programmazione del SARI dispendiosa in termini di tempo e denaro [AG, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU]. Dato che la maggior parte dei maestri conducenti completa i corsi verso la fine del periodo di perfezionamento, si finirebbe comunque per scegliere regolarmente il periodo corrente [AG, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].

- Per i maestri conducenti di categoria C non è prevista una disposizione transitoria [AG, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- Se viene respinto l'esame orientato alle competenze, viene meno anche l'obbligo di post-qualificazione dei maestri conducenti [BE].
- La post-qualificazione per maestri conducenti è, oltre che non necessaria [GL, LU; ASMC; GR; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV], esagerata. Non si tratta di recuperare ciò che ci si trascurato, ma di imparare le novità. I maestri conducenti seguono corsi di perfezionamento regolari e molti di loro hanno anche concluso una formazione complementare in ambito FSEA, come animatore ecc. [ASMC; GR; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- I punti su cui deve insistere il futuro perfezionamento dei maestri conducenti devono essere determinati in funzione dei nuovi contenuti dell'OAPC. Vanno quindi autorizzati solo i corsi di perfezionamento i cui contenuti coincidono con la nuova impostazione del catalogo tematico, così da poterli trattare nei corsi di perfezionamento ordinari [FRE, ASMC; GR; am, ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, ifB, KBAV, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, tl, UFV, Val].
- Negli ultimi anni i docenti di guida sono stati sottoposti a un numero crescente di prescrizioni, che bastano a permettere loro di svolgere il proprio lavoro in maniera professionale [WB, ZFV]. Imporre loro ulteriori prescrizioni avrebbe tutt'al più ripercussioni negative sulla politica dei prezzi e un rincaro «ufficialmente pilotato» delle ore di scuola guida [ZFV].
- Il programma di insegnamento deve essere stilato all'organizzazione del mondo del lavoro competente [IG WAB CH, ASMC; ASMCTI, aw, BEOwab, Drive, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA]. Prima di stabilire la durata della cosiddetta post-qualificazione bisogna fissare, a partire dalle competenze operative, degli obiettivi di apprendimento e dei programmi di insegnamento che, da cui sia possibile desumere la durata del perfezionamento. La durata fissata ora è difficile da capire in assenza di basi corrispondenti [IG WAB CH, ASMC; ASMCTI, aw, BEOwab, Drive, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA].
- I maestri conducenti che dimostrano di aver acquisito le pertinenti competenze sono esonerati dall'obbligo di post-qualificazione. Esempio: insegnanti, formatori CFC, formatori professionali, formatori di adulti [VerTug].

Art. 161 in combinato disposto con all. 14 cifre I.1 e II:

Art. 161 cpv. 2: In caso di mancato adempimento dell'obbligo di perfezionamento, si crea un'ineguaglianza tra i maestri conducenti della categoria A (ammonimento) e quello della categoria B (revoca dell'abilitazione). Adattare ed equiparare i monitori di categoria A e B [VD].

Art. 162 in combinato disposto con all. 14 cifre I.1 e II:

- Modificare «maestro conducente» in «istruttore» vista l'assenza di abilitazione [VD].
- Come mai per i maestri conducenti dell'esercito vigono altre condizioni [TCS]?

Art. 164 in combinato disposto con all. 14 cifre I.1 e II:

- Bisogna precisare chi deve concedere l'esonero, fermo restando che la competenza non deve essere attribuita ai servizi della circolazione [VD].

Nessun parere / Non pertinente: AR, GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS, PS; CH Städte, USC; ACS, ACVS, AGVS, ATE - VCS, upi, SPIA, FMS, moto, Pro Velo, RC, StVA TI, SVSP, VöV, 2rad; Agro, Deuschle, F., Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Gusev, A., IVR-IAS, Spatz, R., KiF, Koh, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

## 4.3.4.10.7

Siete d'accordo con le disposizioni transitorie sugli esperti della circolazione (art. 165 in combinato disposto con all. 14 cifra 1.2)?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	0	25	1
Partiti politici	1	0	8
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	5	6	17
Altri soggetti (non consultati)	5	20	48
Totale parziale			76, di cui ASMC: 19 IG WAB CH: 7
Totale	12	51	50

Favorevoli: UDC; USAM; ASTAG, SMFV, SVLT, TCS, VSFB; AAE-Crec, APSR-JU, Hediger, J., Lancashire, G., ASMC ZG

Osservazioni, critiche, proposte:

- D'accordo solo se si fa lo stesso per i maestri conducenti (tre giornate di formazione) [UDC; ASTAG].
- È ora di finirla con questi meccanici che fanno passare le licenze! Largo ai professionisti del settore [AAE-Crec].

Contrari: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, FRE, CDDGP, MFK BS, OV JU, QAED; Abegglen, P., ACS VD, am, Drive, DriveGR, Forster, T., Grisch WAB AG, IG BS, jw, mm, ModEng, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), tl, Val, VerTug, WB, ZFV

Osservazioni, critiche, proposte:

- Nell'articolo 10 e nell'allegato IV numero 5, la direttiva europea non richiede la post-qualificazione degli esperti della circolazione, ammettendo la salvaguardia dei diritti acquisiti [AG, AR, BE, BL, BS, FR, JU, NE, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU]. Proponiamo di recepire il diritto UE [GL, LU].
- Gli esperti della circolazione sono tenuti già oggi a frequentare corsi di perfezionamento interni o organizzati dall'asa, per cui non si capisce come mai si debba ora prescrivere e disciplinare nel dettaglio una post-qualificazione a livello di diritto federale [AG, AI, AR, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU]. Gli esperti della circolazione sono qualificati secondo il nuovo diritto anche senza introdurre l'obbligo di post-qualificazione a livello di legislazione federale. Avendo frequentato i corsi EcoDrive, possiedono già, ad esempio, le conoscenze prescritte nella giornata di formazione dedicata al tema della guida ecocompatibile ed efficiente sul piano energetico. [AG, AR, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU]. Non solo 3 giornate di post-qualificazione sono eccessive ma di principio, vista la loro funzione, per gli esperti non è necessaria una post-qualificazione in quanto già formati internamente per il nuovo diritto [TI].
- Prevedere una durata minima di tre giorni è tanto e si ripercuoterà sull'attività e sul costo di formazione dei servizi della circolazione [VD].
- Se viene respinto l'esame orientato alle competenze, viene meno anche l'obbligo di post-qualificazione dei maestri conducenti [BE].
- Gli esperti della circolazione hanno assolto una formazione conclusa dal superamento di un esame organizzato dai Cantoni, per cui non è normale che il prosieguo della loro attività professionale sia

subordinato all'ottenimento di una qualificazione successiva [FRE; ACS VD, am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].

- Se il perfezionamento previsto per i maestri conducenti è di sei giorni, si presuppone che anche la post-qualificazione degli esperti della circolazione debba durare altrettanto. Solo così è possibile assicurare il cambiamento di paradigma. Come già menzionato sopra, il nuovo concetto di formazione si regge sugli esami e quindi sulla conoscenza, la consapevolezza e la motivazione degli esperti [QAED].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS, PS; CH Städte, USC; ACS, ACVS, AGVS, ATE - VCS, upi, SPIA, cp, FMS, IG WAB CH, moto, Pro Velo, ASMC, StVA TI, RC, SVSP, VöV, 2rad; Agro, ASMCTI, aw, Buchli, K., BEOB, Deuschle F., Emergency, ERFA, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, FGLWFL, FL BeO, Frei, E., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Gusev, A., ifB, IVR-IAS, KBAV, KiF, Koh, MonEsch, NGO, PostAuto, Reasco, SF, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, SanA, SRC, ssb, SSK, UFV, VAZ, VfV, VSGP, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

#### 4.3.4.10.8

Siete d'accordo con le disposizioni transitorie sui moderatori (art. 166 in combinato disposto con all. 14 cifra I.3)?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	3	19	4
Partiti politici	1	0	8
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	5	7	16
Altri soggetti (non consultati)	7	41	25
Totale parziale		67, di cui ASMC: 8 IG WAB CH: 8	
Totale	17	51	55

Favorevoli: FR, SG, TI; UDC; USAM; ASTAG, QAED, SMFV, TCS, VSFB; AAE-Crec, APSR-JU, Hediger, J., Lancashire, G., ASMC ZG, VSZG, 2PA

#### Osservazioni, critiche, proposte:

Perché i nuovi contenuti delle due giornate di sette ore siano applicati in modo uniforme a livello svizzero è di centrale importanza che l'insegnamento dispensato sia lo stesso. Bisogna stilare un programma di insegnamento in collaborazione con l'organizzazione del mondo del lavoro competente, da cui sia possibile evincerne la durata [2PA].

Contrari: AG, AI, BE, BL, BS, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VD, ZG, ZH; asa, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, OV JU, ASMC; Abegglen, P., ACS VD, am, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., FL BeO, Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FS-Fur, FVO, FZ, fzl, Grischa WAB AG, IG BS, jw, KBAV, mm, ModEng, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZVS AG, ZFV

#### Osservazioni, critiche, proposte:

- Se viene respinto l'esame orientato alle competenze, viene meno anche l'obbligo di post-qualificazione dei maestri conducenti [BE].
- Inutile e inappropriato [GR, ZG; ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV; OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Il moderatore ha assolto una formazione conclusa con il superamento di un esame svolto sotto la sorveglianza di un'autorità cantonale, per cui non è normale che il prosieguo della sua attività

professionale sia subordinato all'ottenimento di una qualificazione successiva [FRE; ACS VD, am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].

- La durata della post-qualificazione deve poggiare su basi chiare. Quella fissata ora appare arbitraria e priva di fondamento materiale [IG WAB CH; BEOWAB, Drive, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG]. Bisogna stilare un programma di insegnamento in collaborazione con l'organizzazione del mondo del lavoro competente, da cui sia possibile evincerne la durata [IG WAB CH; BEOWAB, Drive, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, ZVS AG].
- Per ridurre la durata della formazione da due a una giornata non occorre un perfezionamento, al massimo una giornata organizzata autonomamente dal centro di formazione [FL BEO]. La post-qualificazione è di competenza degli organizzatori, i quali, disponendo di un sistema di gestione della qualità noto alla commissione di audit e delle competenze necessarie, hanno interesse a svolgere in modo appropriato la post-qualificazione [ZFV].

Nessun parere / Non pertinente: AR, GE, SO, VS; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS, PS; CH Städte, USC; ACS, ACVS, AGVS, ATE - VCS, upi, SPIA, cp, FMS, moto, Pro Velo, RC, StVA TI, SVLT, SVSP, VöV, 2rad; Agro, Deuschle, F., Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Frei, E., FS-PostAuto, Gusev, A., ifB, IVR-IAS, Spatz, R., KiF, Koh, MonEsch, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

#### 4.3.5 Modifica di altri atti normativi

4.3.5.1 Ordinanza sull'ammissione degli autisti:  
Siete d'accordo con le modifiche?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	18	7	1
Partiti politici	1	1	7
Associazioni mantello	1	1	1
Altre organizzazioni (consultate)	10	8	10
Altri soggetti (non consultati)	4	22	46
Totale parziale		39, di cui ASMC: 10	65, di cui IG WAB CH: 10
Totale	34	29	55

Favorevoli: AG, AI, AR, BL, BS, FR, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; PS; USAM; asa, AGVS, ATE - VCS, upi, SPIA, CDDGP, MFK BS, Pro Velo, SVLT, TCS; Koh, Lancashire, G., PostAuto, VSGP

Osservazioni, critiche, proposte:

Art. 2 cpv. 2<sup>bis</sup> e 3:

- La nuova regolamentazione renderà nettamente più difficoltosa l'esecuzione degli accertamenti. I controlli approfonditi delle licenze di condurre, quanto per esempio alla validità, alla presenza di un duplicato, a restrizioni/condizioni disposte dalle autorità, non potranno più essere effettuati attraverso i sistemi svizzeri. L'esperienza mostra che spesso i controlli presso le autorità di ammissione estere sono possibili solo durante i giorni lavorativi negli orari di ufficio, il che espone i conducenti al pericolo di non poter proseguire il viaggio a causa dell'impossibilità di verificare gli estremi di una licenza di condurre estera [AR].

Art. 3:

- Deroghe: Ci si chiede se gli standard in materia di formazione che vigono in Svizzera siano equiparabili ai requisiti richiesti in altri Paesi [SH].
- Prevedere delle deroghe in relazione all'esercizio della professione è necessario e importante. Di norma è raro che si tratti di corse e trasporti su brevi distanze, per cui l'attuale formulazione lascia un ampio margine di insicurezza [VSGP].

Art. 17:

Senza prescrizioni riguardo ai contenuti della formazione, la scelta dei temi diventerebbe una «giostra», con il rischio che i corsi prescritti dall'OAut non siano riconosciuti nell'Unione europea perché non relativi a temi rilevanti per la professione o che i conducenti svizzeri incontrino comunque dei problemi viaggiando all'estero (non riconoscimento del certificato di capacità da parte delle autorità estere) [PostAuto].

Art. 18:

Bisognerebbe sempre prescrivere il tempo netto, ossia escluse le pause [AG, AR, BS, FR, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].

Art. 26:

In base alla sentenza del Tribunale federale 1C\_45/2014 del 13 novembre 2014, secondo la quale l'USTRA non può (più) disporre alcuna deroga individuale e concreta all'OAC, tale competenza spetta alle autorità cantonali in virtù dell'articolo 106 capoverso 2 LCStr nonché dell'articolo 145 capoverso 5 del progetto di OAPC. Questa competenza va dunque integrata anche qui [AG, AR, BS, FR, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].

Allegato:

- N. 2.1223: Si tratta di corsi per conducenti di carrelli elevatori che andrebbero stralciati [AG, AR, BS, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- N. 4.5: È opportuno menzionare esplicitamente le organizzazioni delegate [AG, AR, BS, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].

Contrari: BE, GL, GR, JU, LU, OW, VD; UDC; USC; ACVS, ASTAG, cp, FRE, OV JU, ASMC, SVSP, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, FGLWFL, FS-PostAuto, FZ, KBAV, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, tl, UFV, Val, VerTug, VSZG, ZFV

Osservazioni, critiche, proposte:

In generale:

- Disparità di trattamento nei confronti delle persone domiciliate in Svizzera [GL, LU] riguardo alle categoria di licenza di condurre (controlli medici, condizioni ecc.) [LU].
- Assoggettare all'OAut i conducenti di rimorchi pesanti trainati da veicoli della categoria B è sproporzionato, visto e considerato che la guida di questi mezzi è subordinata a un esame [OW].

Art. 2 e 3:

- Art. 2 cpv. 2 e art. 3: Mantenere le disposizioni vigenti [GR].
- Art. 2 cpv. 3: Non è ammesso concedere deroghe a cittadini di Stati membri dell'UE/AELS (stralciare) [VD].
- Ci opponiamo a che i conducenti di Paesi dell'AELS e dell'UE vengano esonerati dall'aver un certificato di capacità svizzero per lavorare in un'impresa stabilita in Svizzera. Pur permettendo di impiegare più facilmente questi autisti, questo andrebbe a scapito dei professionisti svizzeri che rispettano alla lettera le formazioni obbligatorie previste dalla legislazione federale in materia [cp].
- Art. 2 cpv. 2<sup>bis</sup>: Nella pratica la disposizione farà verosimilmente sorgere maggiori difficoltà, visto che non sarà più chiaro per i privati quale licenza di condurre occorra per una combinazione di veicoli di categoria BE e neppure se all'estero sarà necessario avere il certificato di capacità [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VSZG].
- Tutti coloro che effettuano corse a titolo professionale devono obbligatoriamente adempiere all'OAut, a prescindere dalla categoria [FS-PostAuto].

## Art. 3:

- Stralciare la lettera i: questa deroga permette nuovamente di guidare veicoli della categoria D1 fino a 3'500 kg di peso (scuolabus ecc.) senza certificato di capacità, cosa che non va nell'interesse della sicurezza stradale [BE; ASMC, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VSZG, ZFV]. Mantenere lo status quo non significa necessariamente imporre una regolamentazione particolarmente severa. Per le corse private sono previste già oggi delle deroghe e, specie nel caso dei trasporti scolastici, è importante che gli autisti (perlopiù non professionisti) possiedano un minimo di formazione [BE].

Lett. i: Bisogna chiarire l'espressione «considerate professionali». In un'ottica di sicurezza stradale è necessario che i conducenti di questi veicoli possiedano il certificato di capacità e seguano il perfezionamento [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VSZG].

- Le deroghe all'ordinanza devono essere definite e formulate in modo più chiaro. Al momento gli agricoltori che effettuano trasporti di materiale per massimo il 50 per cento del tempo di lavoro settimanale si muovono in una zona grigia. Per questi l'esame per autisti comporterebbe un onere importante, senza considerare che i suoi contenuti sono già coperti dalle formazioni professionali di base di agricoltore AFC e di orticoltore AFC [USC].

## Art. 7:

- Stralciare il capoverso 1 [VD].

## Art. 18:

- Bisognerebbe sempre prescrivere il tempo netto, ossia escluse le pause [GR, OW, VD].
- La possibilità di seguire corsi online non offre alcuna garanzia quanto all'esecuzione del corso e alla qualità della formazione [JU; OV JU]. Ci opponiamo a qualunque tipo di formazione online [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Il capoverso 3 è in contraddizione con il programma di e-learning OLR 1 dell'ASTAG, recentemente approvato dall'asa, in cui sono previste 3,5 ore di e-learning. Non contempla una limitazione in termini di ore dei moduli di e-learning neanche la direttiva europea (determinante) [UDC; ASTAG].

## Art. 26:

Cpv. 3: In base alla sentenza del Tribunale federale 1C\_45/2014 del 13 novembre 2014, secondo la quale l'USTRA non può (più) disporre alcuna deroga individuale e concreta all'OAC, tale competenza spetta alle autorità cantonali in virtù dell'articolo 106 capoverso 2 LCStr nonché dell'articolo 145 capoverso 5 del progetto di OAPC. Questa competenza va dunque integrata anche qui.

## Art. 27b:

L'abolizione del perfezionamento obbligatorio per i conducenti di scuolabus e trasporti di disabili non è tollerabile sotto il profilo della sicurezza stradale [ACS VD].

## Allegato:

- N. 2.1223: Si tratta di corsi per conducenti di carrelli elevatori che andrebbero stralciati [GR, JU, OW; OV JU].
- N. 4.5: È bene menzionare esplicitamente le organizzazioni delegate [GR, JU, OW; OV JU].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte; ACS, FMS, IG WAB CH, moto, QAED, RC, SMFV, StVA TI, VöV, 2rad; Agro, Buchli, K., BEOB, Deuschle F., Drive, DriveGR, Emergency, ERFA, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Frei, E., FS-Fur, FVO, fzl, Grischa WAB AG, Gusev, A., Hediger, J., ifB, IG BS, IVR-IAS, jw, KiF, mm, ModEng, MonEsch, NGO, Reasco, SanA, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, SVF ZG, TCS AG, TCS TG, VAZ, VfV, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZVS AG, 2PA

4.3.5.2	Ordinanza sui formatori alla guida:
4.3.5.2.1	Siete d'accordo con le prescrizioni sui permessi di formazione (art. 23j - 23o)?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	23	0	3
Partiti politici	1	1	7
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	11	5	12
Altri soggetti (non consultati)	19	30	23
Totale parziale	55, di cui IG WAB CH: 8	36, di cui ASMC: 8	
Totale	47	28	47

**Favorevoli:** AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; PS; USAM; asa, ATE - VCS, upi, cp, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, OV JU, Pro Velo, SMFV, TCS; APSR-JU, BEOB, ERFA, Forster, T., FS-PostAuto, fzl, Lancashire, G., PostAuto, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Osservazioni, critiche, proposte:

I formatori devono essere più controllati, con particolare attenzione ai maestri conducenti secondo il diritto previgente e alla salvaguardia dei diritti acquisiti [FS-PostAuto].

**Contrari:** UDC; ASTAG, FRE, ASMC, VSFB, VöV; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, ASMCTI, aw, Buchli, K., Drive, DriveGR, FahrEng, FGLWFL, FS-Fur, FVO, FZ, Grisch, WAB AG, IG BS, jw, KBAV, mm, ModEng, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, tl, UFV, Val, WB, ZFV

Osservazioni, critiche, proposte:

In generale:

- I maestri conducenti stranieri hanno scarse conoscenze del diritto svizzero in materia di circolazione stradale e dei contenuti del corso di teoria della circolazione. Chiunque voglia impartire lezioni di guida in Svizzera deve disporre dell'abilitazione a maestro conducente o del titolo di maestro conducente con attestato federale professionale. Questo per garantire che il cittadino straniero disponga delle necessarie conoscenze della formazione di guida svizzera e dei suoi contenuti. Ai maestri conducenti stranieri possono tuttavia, se comprovabili, essere riconosciute competenze acquisite precedentemente [VSFB].
- Il perfezionamento prescritto è insufficiente [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Non è coerente imporre delle formazioni complementari a maestri conducenti con attestato professionale federale. I requisiti e le formazioni esistenti sono sufficienti per rispondere agli obiettivi di qualità e di sicurezza della formazione [ACS VD].
- Dare la possibilità a operatori del settore, privi di attestato professionale federale, di impartire corsi di formazione alla stessa stregua dei maestri conducenti che ne sono invece provvisti causa disparità di trattamento, svaluta le formazioni di maestro conducente certificate da un attestato professionale federale e dal relativo perfezionamento e genera una concorrenza sleale che nuoce alla qualità della formazione e gli obiettivi di sicurezza [ACS VD].
- I maestri conducenti usano già la scheda di formazione, un ulteriore strumento di controllo significherebbe solo carta in più [Drive, jw, mm, ZFV].
- Molti corsi di perfezionamento, specie se in collaborazione con gli uffici della circolazione, possono essere svolti solamente sull'arco di una mezza giornata. Spesso il tema occupa da solo una mezza

giornata, per cui combinarlo con un altro argomento sarebbe pregiudizievole ai fini del raggiungimento dell'obiettivo del corso [Drive, jw, mm, ZFV].

- Sei giornate sono troppe: sproporzionato [FS-Fur, FVO].

Art. 3:

Non è chiaro il significato di «stretta relazione» [KBAV].

Art. 23j:

Cpv. 1 lett. a: Integrare: traffico di linea «urbano» e regionale [VöV].

Art. 23k:

Proponiamo di suddividere l'abilitazione alla formazione C/D in un'abilitazione alla formazione C e un'abilitazione alla formazione D [VöV].

Art. 23o:

Ci opponiamo alla riduzione della validità dell'abilitazione alla formazione a cinque anni dagli attuali sei anni [UDC; ASTAG].

Art. 23q:

Non siamo d'accordo con il prolungamento della durata del corso di istruzione da quattro a cinque giorni [ASTAG].

Art. 23r:

Restringere gli organizzatori a ASTAG e VöV come nelle attuali basi legali [VöV].

Art. 24:

- Andrebbero anche sorvegliate l'attività dei praticanti che esercitano un'attività disciplinata nell'OFoG e l'osservanza dell'articolo 3 capoverso 2 lettera a. Le autorità competenti (ad es. gli uffici della circolazione) devono a tale scopo poter prendere anche provvedimenti in caso di abusi [KBAV].

Art. 31a:

Sancire che gli attuali certificati di formazione della VöV per formatori aziendali sono validi fino a cinque anni dopo l'entrata in vigore delle nuove prescrizioni legislative. Per la proroga bisognerà dimostrare di aver frequentato un corso di perfezionamento giusta l'articolo 23p capoverso 2 [VöV].

All. 1a:

N. 3.3: Per i formatori alla guida di veicoli per il trasporto di merci (cat. C) l'organizzatore è l'ASTAG, per quelli del traffico di linea (cat. D) la VöV, secondo una ripartizione opportuna e ben collaudata. Per mantenere la situazione attuale occorre quindi precisare gli organizzatori [VöV].

Alcuni partecipanti alla consultazione [ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV] si sono espressi in questo punto riguardo alle altre modifiche dell'ordinanza sui formatori alla guida (cfr. n. 4.3.5.2 qui di seguito):

Si vedano le osservazioni dell'ASMC al punto 4.3.5.2.2 sotto «Favorevoli» in merito al titolo, agli articoli 2 capoverso 1 lettera e, 3 capoverso 2, 5, 7 capoversi 1 e 2, 10 capoverso 2<sup>bis</sup>, 23, 24, 29 e all'allegato 1.

Nessun parere / Non pertinente: GE, GL, LU; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte, USC; ACS, ACVS, AGVS, SPIA, FMS, moto, QAED, RC, StVA TI, SVLT, SVSP, 2rad; Agro, Deuschle F., Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Gusev, A., Hediger, J., ifB, IVR-IAS, KiF, Koh, MonEsch, NGO, Reasco, SanA, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

4.3.5.2 Ordinanza sui formatori alla guida:

4.3.5.2.2 Siete d'accordo con le altre modifiche?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
--	----	----	---------------------------------

Cantoni	21	4	1
Partiti politici	1	1	7
Associazioni mantello	1	0	2
Altre organizzazioni (consultate)	11	3	14
Altri soggetti (non consultati)	12	33	24
Totale parziale	46, di cui ASMC: 8	41, di cui IG WAB CH: 8	
<b>Totale</b>	<b>38</b>	<b>33</b>	<b>48</b>

Favorevoli: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; PS; USAM; asa, ASTAG, ATE - VCS, upi, CDDGP, MFK BS, Pro Velo, ASMC, SMFV, TCS, VSFB; ASMCTI, aw, Forster, T., FGLWFL, FZ, KBAV, Lancashire, G., OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, UFV, VSZG

Osservazioni, critiche, proposte:

Sì, fatte salve le seguenti osservazioni [ASMC].

Titolo, art. 2

- Come mai i maestri conducenti e i formatori alla guida sono ora chiamati allo stesso modo? In questo modo si svaluta la professione di maestro conducente [ASMC].
- I maestri conducenti sono soggetti a restrizioni, mentre i formatori e i privati sono esenti da prescrizioni pur avendo di fondo conoscenze nettamente peggiori o carenti [GR; ASMC].

Art. 2b

- Cpv. 3: La trasmissione per via elettronica degli attestati di conclusione del corso va disciplinata in maniera più vincolante [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Cpv. 4: Bisogna imporre all'organizzatore l'obbligo di conservare il documento relativo al controllo delle presenze per tre anni dopo il rilascio dell'attestato [AG, AR, BL, BS, FR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].

Art. 3

- Cpv. 2: Si possono impartire lezioni di guida nel quadro di un praticantato solo con un apposito attestato rilasciato dall'organizzazione responsabile per il profilo professionale di maestro conducente, da potersi presentare agli organi di controllo [ASMC].
- Cpv. 2: I candidati devono poter impartire nozioni obbligatorie quali il corso di teoria della circolazione e la formazione di base per la guida di motoveicoli solo se costantemente accompagnati da un maestro conducente provvisto di abilitazione valida, il quale dovrà poi rilasciare l'attestato di frequenza del corso [ASMC].
- L'accompagnatore secondo l'articolo 3 capoverso 1 OFoG o il responsabile della formazione devono essere comunicati all'autorità d'esame al momento dell'esame pratico di conducente. L'accompagnatore in questione deve registrarsi presso l'organo di sorveglianza responsabile e portare con sé l'attestato di registrazione nelle corse di scuola guida [VSFB].

Art. 4, 5, 7 e 8

- Eliminare la categoria P1 [VSFB].

Art. 5

- Cpv. 1 lett. b dell'attuale OMaeC: Chiediamo di adeguare il requisito della condotta irreprensibile come per gli esperti della circolazione [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- I maestri conducenti secondo il diritto previgente (senza attestato professionale) che perdono l'abilitazione a maestro conducente devono conseguire l'attestato professionale, visto che

conformemente all'abilitazione può essere rilasciata solo in presenza di questo titolo. Ciò crea una disparità di trattamento tra maestri conducenti secondo il vecchio e il nuovo diritto, cui bisogna rimediare disciplinando la riacquisizione dell'abilitazione in un articolo a parte [ASMC].

#### Art. 7

- Cpv. 1: La seconda parte del periodo è superflua, poiché questo è già stabilito nelle direttive [ASMC].
- Cpv. 1<sup>bis</sup>: Si tratta di aspiranti maestri conducenti [ASMC].
- Cpv. 2: Assicura che l'USTRA possa avere un margine di influenza sui contenuti della formazione. L'allegato va dunque stralciato, poiché è d'ostacolo all'organizzazione del mondo del lavoro competenze nella revisione del profilo professionale e ne rallenta il processo [ASMC].
- Cpv. 2: Sostituire «USTRA» con «SEFRI» o mettere «SEFRI d'intesa con USTRA» [VSFB].
- Un maestro conducente praticante può impartire lezioni pratiche o teoriche di guida solo sotto la sorveglianza e con l'autorizzazione di un organizzatore di moduli. Le lezioni pratiche di guida possono essere svolte anche senza accompagnamento da parte di un maestro di guida. Questo deve invece essere presente ad ogni lezione teorica [VSFB].

#### Art. 10

Cpv. 2<sup>bis</sup>: Come la si metterà con i veicoli automatici, specie nel caso in cui dovesse venire a cadesse l'iscrizione della limitazione per cambio automatico [GR; ASMC]?

#### Art. 22a

Art. 22a, 23g e 23q: Bisognerebbe sempre prescrivere il tempo netto, ossia escluse le pause [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS; ZG, ZH, asa, CDDGP, MFK BS].

#### Art. 23

Nell'OFoG i formatori con abilitazione sono equiparati ai maestri conducenti. Orbene, i maestri conducenti seguono una formazione di oltre 800 ore, sostengono un esame professionale federale e sono tenuti a frequentare cinque giornate di perfezionamento obbligatorio in cinque anni. Benché siano ora definiti formatori, coloro che seguono una formazione di quattro giornate non sono formatori, bensì unicamente accompagnatori professionali [GR; ASMC].

#### Art. 23b

Utilizzare «andragogia» invece di «pedagogia» [VSFB].

#### Art. 23r

Il corso di istruzione e i corsi di perfezionamento devono essere seguito presso un'organizzazione del mondo del lavoro riconosciuta dall'autorità cantonale [ASTAG].

#### Art. 24

- Andrebbero anche sorvegliate l'attività dei praticanti che esercitano un'attività disciplinata nell'OFoG e l'osservanza dell'articolo 3 capoverso 2 lettera a. Le autorità competenti (ad es. gli uffici della circolazione) devono a tale scopo poter prendere anche provvedimenti in caso di abusi [GR; ASMC].
- Cpv. 2: La competenza cantonale è determinata in base al domicilio del maestro conducente.

#### Art. 27 e 29c:

Certe istanze cantonali di ricorso ritengono insufficiente la base legale sancita a livello di ordinanza per la revoca a tempo determinato dell'abilitazione a maestro conducente e non salvaguardano le decisioni prese al riguardo dalle autorità cantonali in base all'attuale articolo 26 OMaeC. La stessa problematica sorgerà per le nuove abilitazioni alla formazione, ragion per cui occorrerà creare una corrispondente base legale a livello di LCStr in occasione di una sua prossima revisione [AG, AR, BL, BS, GL, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].

#### Art. 29

L'attuale articolo 29 prevedeva delle disposizioni penali per chi compiva illeciti durante l'esercizio della professione di maestro conducente. Ora le disposizioni penali saranno limitate, ma senza fornirne una

motivazione. Era in particolare punibile chi impiegava veicoli per la scuola guida non equipaggiati come prescritto. Tutte queste disposizioni penali vanno mantenute [ASMC].

#### Art. 30

In base alla sentenza del Tribunale federale 1C\_45/2014 del 13 novembre 2014, secondo la quale l'USTRA non può (più) disporre alcuna deroga individuale e concreta all'OAC, tale competenza spetta alle autorità cantonali in virtù dell'articolo 106 capoverso 2 LCStr nonché dell'articolo 145 capoverso 5 del progetto di OAPC. Questa competenza va dunque integrata anche qui [AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].

#### All. 1

La definizione delle competenze concerne la formazione e va dunque estrapolata dall'ordinanza. L'ordinanza sui formatori alla guida non deve più contenere i contenuti di nessuna formazione (fatto salvo il praticantato), in modo da non doverle adeguare in caso di revisione del disciplinamento in materia di esame. L'USTRA ha sufficiente margine di influenza sui contenuti della formazione in virtù dell'articolo 7 e il profilo professionale e le competenze operative professionali vanno inoltre definite nel disciplinamento in materia di esame. Un doppio rende tutto più difficile [ASMC].

Contrari: BE, JU, LU, VD; UDC; FRE, IG WAB CH, OV JU; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, BEOB, Buchli, K., Drive, DriveGR, FahrEng, FS-PostAuto, fzl, Grisch, Grischa WAB AG, ifB, IG BS, jw, mm, ModEng, MonAll, MonLin, MonLui, TCS TG, tl, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

#### Osservazioni, critiche, proposte:

##### In generale:

- Sosteniamo le proposte dell'Associazione Svizzera dei Maestri Conducenti [IG WAB CH; BEOB, Drive, fzl, jw, mm, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA], a patto che si tenga conto delle osservazioni dei professionisti della formazione di guida [AAE-Crec].
- Non è coerente imporre delle formazioni complementari a maestri conducenti con attestato professionale federale. I requisiti e le formazioni esistenti sono sufficienti per rispondere agli obiettivi di qualità e di sicurezza della formazione [ACS VD].

#### Art. 2b:

- Cpv. 3: La trasmissione per via elettronica degli attestati di conclusione del corso deve essere disciplinata in maniera più vincolante [JU; OV JU].
- Cpv. 4: Bisogna imporre all'organizzatore l'obbligo di conservare il documento relativo al controllo delle presenze per tre anni dopo il rilascio dell'attestato [JU; OV JU].

#### Art. 5:

- Cpv. 1 lettera b OMAeC: Chiediamo di adeguare il requisito della condotta irreprensibile come per gli esperti della circolazione [JU; OV JU].
- Le competenze di base per l'accesso alla formazione di maestro conducente, di moderatore e di formatore alla guida devono essere oggetto di una valutazione [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].

#### Art. 10:

Cpv. 2<sup>bis</sup>: I veicoli per la scuola guida delle categorie C1 e C devono disporre di un doppio pedale della frizione e del freno ad uso dell'accompagnatore, cosa difficilmente attuabile dal punto di vista tecnico in molti veicoli, numerosi dei quali hanno oggi un doppio comando ad azionamento manuale come prescritto nello stesso articolo per le categorie D1 e D. Questa agevolazione va applicata anche alle categorie C1 e C [BE].

#### Art. 22a:

Bisognerebbe sempre prescrivere il tempo netto, ossia escluse le pause [JU; OV JU].

#### Art. 23q:

Non siamo d'accordo con il prolungamento della durata del corso di istruzione da quattro a cinque giorni [UDC].

Art. 24:

Cpv. 4: I servizi della circolazione non hanno competenza in materia di controllo dell'attività di monitore (difetto di conoscenza delle prescrizioni in materia di insegnamento). Questo compito deve essere delegato all'organizzazione del mondo del lavoro competente [VD].

Art. 27 e 29c:

- Certe istanze cantonali di ricorso ritengono insufficiente la base legale sancita a livello di ordinanza per la revoca a tempo determinato dell'abilitazione a maestro conducente e non salvaguardano le decisioni prese al riguardo dalle autorità cantonali in base all'attuale articolo 26 OMaeC. La stessa problematica sorgerà per le nuove abilitazioni alla formazione [BE, JU, LU; OV JU], ragion per cui occorrerà creare una corrispondente base legale a livello di LCStr in occasione di una sua prossima revisione [BE, JU; OV JU].
- Art. 29c: Per evitare disparità di trattamento tra Cantoni, occorre stabilire la durata della revoca: tre mesi [VD].

Art. 30:

In base alla sentenza del Tribunale federale 1C\_45/2014 del 13 novembre 2014, secondo la quale l'USTRA non può (più) disporre alcuna deroga individuale e concreta all'OAC, tale competenza spetta alle autorità cantonali in virtù dell'articolo 106 capoverso 2 LCStr nonché dell'articolo 145 capoverso 5 del progetto di OAPC. Detta competenza va dunque integrata anche qui [JU, VD; OV JU].

All. 15:

Si verificano ripetutamente problemi con persone che mettono a disposizione via Internet il proprio veicolo per svolgere corse di scuola guida accompagnate (senza avere alcuna qualifica formativa e contro un compenso irrisorio). L'ammissibilità di queste offerte non professionali va disciplinata, tanto più che la problematica della differenziazione rispetto ai maestri conducenti professionale non potrà che esacerbarsi alla luce del ruolo che avrà l'accompagnatore nell'ambito dell'anticipazione della formazione a 17 anni [BE].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS; CH Städte, USC; ACS, ACVS, AGVS, SPIA, cp, FMS, moto, QAED, RC, StVA TI, SVLT, SVSP, VöV, 2rad; Agro, Deuschle, F., Emergency, ERFA, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., FS-Fur, FVO, Hediger, J., IVR-IAS, Koh, MonEsch, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

#### 4.3.6 Domande rivolte a Cantoni, maestri conducenti e moderatori riguardo all'attuazione delle modifiche proposte (cfr. lett. C del rapporto esplicativo)

##### 4.3.6.1 Ripercussioni:

A vostro avviso, vi sono altre ripercussioni non descritte nel rapporto esplicativo?

	Sì	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	25	0	1
Partiti politici	0	0	9
Associazioni mantello	0	1	1
Altre organizzazioni (consultate)	9	2	15
Altri soggetti (non consultati)	49	2	22
Totale parziale	83, di cui ASMC: 13 IG WAB CH: 8		
Totale	62	5	48

Sì: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, cp, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, OV JU, ASMC, SMFV; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Grischa WAB AG, ifB, IG BS, jw, KBAV, mm, ModEng, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), PostAuto, SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

##### Osservazioni, critiche, proposte:

- È importante che le modifiche proposte siano oggetto di una seconda analisi approfondita prima che si possa immaginare di introdurle in un modo o nell'altro. La cosa non sarebbe di per se stessa sorprendente vista l'ampiezza della revisione cui è stata sottoposta un'ordinanza importante come questa [cp].
- Come sottolineato con forza, queste modifiche d'ordinanza avranno ripercussioni importanti, oltre che sulle applicazioni informatiche di Confederazione e Cantoni, anche sulle formazioni, sul piano di formazione degli esperti sulla circolazione, sui rapporti d'esame, sui formulari, sulle schede informative, sulle informazioni al pubblico, cartacee e in forma elettronica ecc., delle autorità cantonali, in particolare degli uffici della circolazione stradale, e della polizia, implicando grossi sforzi di adeguamento. Senza dimenticare le forti ripercussioni dovute al layout, al materiale di base, al software di stampa ecc. necessari per il rilascio della licenza di condurre in formato carta di credito. Tutte cose per cui occorre disporre di un sufficiente margine di tempo prima dell'entrata in vigore del nuovo diritto [AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- Siamo molto sorpresi che tra le finalità del progetto non sia menzionato il miglioramento della sicurezza stradale. Benché la tesi avanzata sia che il progetto migliori la qualità della formazione di guida, a nostro avviso [IG WAB CH; BEOB, Drive, DriveGR, ERFA, fzl, jw, KBAV, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA] si migliora sì la formazione dei motociclisti, ma non la formazione e il perfezionamento degli automobilisti.
- Riteniamo che la riduzione della durata del perfezionamento costituisca una grave manchevolezza del progetto [IG WAB CH; BEOB, Drive, DriveGR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA].
- La diminuzione delle ore di lezione da compiere obbligatoriamente presso dei professionisti non è in linea con il rafforzamento della formazione di base prospettato nel comunicato stampa del 28 aprile 2017. Pretendere che i giovani saranno più sicuri al volante facendo meno formazione sarebbe come

dire che, diminuendo la formazione scolastica di qualche anno, i giovani sarebbero più istruiti [FRE; am, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, tl, Val].

- La statistica (fonte Status: USTRA, incidenti rilevati dalla polizia USV.T.11) dimostra chiaramente l'efficacia della formazione attuale [FRE; am, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Benché la formazione in due fasi, con la sua combinazione di repressione e perfezionamento, si sia rivelata efficace, non si tiene conto in alcun modo del fatto che i grossi progressi compiuti negli ultimi anni sul piano della sicurezza stradale siano da ricondursi ai corsi di formazione complementare obbligatori. Manca inoltre una valutazione socio-economica dei costi degli incidenti [IG WAB CH; BEOWAB, Drive, DriveGR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA], come pure uno studio scientifico sull'utilità dei corsi di perfezionamento [IG WAB CH; fzl].
- Le conseguenze finanziarie del presente progetto sono di gran lunga troppo vaghe e potrebbero prendere dimensioni preoccupanti. Non ci è stata fornita neppure alcuna informazione concreta riguardo al cosiddetto periodo di transizione, che potrebbe invece porre grossi problemi a tutti gli attori implicati e quanto al quale occorrerà trovare soluzioni adeguate ma difficili da trovare [cp].
- I nuovi sistemi e processi (amministrativi) genereranno costi supplementari per le aziende di trasporto e i maestri conducenti che bisognerà poi coprire (ad es. aumentando le tasse ecc.) [PostAuto].
- Il progetto OPERA 3 provocherà un aumento del costo della licenza di condurre a scapito della sicurezza stradale, cosa che non è tollerabile [FRE; am, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Il Parlamento non può esigere che l'economia investa in qualcosa e permettere che in seguito l'USTRA cambi le regole del gioco senza lasciare un periodo di tempo ragionevole per ammortizzare gli investimenti realizzati [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Perché, inoltre, creare differenze di formazione tra macchine, moto, camion e pullman quando questi viaggiano insieme [AAE-Crec].
- La modifica proposta contraddice gli obiettivi prioritari della Confederazione e degli ambienti legati al trasporto stradale, a dispetto in particolare di Via sicura e delle statistiche recenti, che mostrano una riduzione degli incidenti nei giovani conducenti dall'entrata in vigore dell'attuale licenza di condurre. Il progetto proposto crea disparità di trattamento, svaluta le formazioni professionali e induce concorrenza sleale sul mercato. Il ribaltamento di una parte dei costi amministrativi sul settore che certamente ne deriverà è inaccettabile, poiché si ripercuoterà a sua volta sugli allievi conducenti che vedranno così aumentare il prezzo della formazione [ACS VD].
- Tra le finalità del progetto non è contemplata (quella di migliorare) la sicurezza stradale. Il presente disegno di OAPC mira solo a un adeguamento amministrativo delle prescrizioni, tenendo conto unicamente delle esigenze dei politici (abbreviare e rendere meno costosa la formazione), tutti aspetti che vanno unicamente a scapito della sicurezza stradale. Dal punto di vista socio-economico tutti traggono profitto da una riduzione degli incidenti. Ridurre i costi di una formazione di guida seria per pochi franchi è dunque ingiustificabile, se si considera che con una buona formazione si possono ridurre i costi degli incidenti di parecchie centinaia di migliaia se non di milioni di franchi [KBAV].
- I Cantoni ritengono che le modalità di conduzione della garanzia di sicurezza siano descritte in modo troppo poco concreto. Alla luce delle esperienze fatte nell'ultima decina di anni nel quadro della formazione in due fasi, della formazione e del perfezionamento dei maestri conducenti e della formazione complementare degli autisti, a tutti i compiti dei Cantoni secondo l'art. 136 OAPC dovrebbero essere applicati gli stessi principi (standard di qualità, processi) [AG, AR, BL, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- Art. 60 e 61: Tutte le corse di scuola guida di tutte le categorie devono svolgersi sotto la responsabilità di un maestro conducente che dovrà insegnare tutte le fasi tecniche e i comportamenti di guida prima di accompagnare lui stesso l'allievo all'esame pratico. Accompagnatore: grazie a questo articolo d'ordinanza sappiamo cosa non deve fare. Ma, in realtà, chi è? Come lavora? Come insegna? Quando interviene nella formazione di base dell'allievo? Sotto la sorveglianza di chi? Quali sono le sue competenze e responsabilità, civili e penali, nei confronti dell'allievo? [AAE-Crec].
- Le modifiche proposte potrebbero indurre oneri finanziari, organizzativi e sul piano del personale anche nettamente elevati. Se proprio si devono fare delle modifiche, queste dovrebbero essere chiaramente mirate a una semplificazione e a un allineamento ai Paesi limitrofi e non andare addirittura

oltre le prescrizioni della direttiva UE sulla patente di guida. Una completa ristrutturazione dell'attuale corpus normativo non è strettamente indispensabile. La priorità andrebbe piuttosto data ad adeguamenti puntuali, ovvero diretti soprattutto laddove vi sia la prospettiva di realizzare un grosso valore aggiunto in termini di efficienza e di efficacia nell'ammissione delle persone alla circolazione. Gli investimenti attualmente a carico dei singoli allievi conducenti si mantengono ancora entro un quadro accettabile e non devono essere abbassati a tutti i costi, soprattutto non a quelli della sicurezza stradale. Il progetto tiene inoltre poco conto degli effetti della trasformazione digitale sulla formazione di guida e delle possibilità dell'e-government nello scambio di dati [BE].

- Sottolineiamo esplicitamente che tutti i nostri pareri sono stati espressi nell'interesse di una formazione seria degli allievi conducenti e quindi della sicurezza stradale [ASMC, SMFV; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, Drive, FGLWFL, FZ, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, UFV, ZFV]. Le «parole rassicuranti» utilizzate nel punto C.1 del rapporto esplicativo riguardo alle possibili perdite finanziarie e alla loro compensazione sono irrilevanti per l'ASMC/ZFV [ASMC, SMFV; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, UFV, ZFV].
- Tutte queste innovazioni non sono nell'ottica di un miglioramento della sicurezza stradale. Come mai non si sono integrati nel nostro sistema di accompagnamento da parte di privati gli elementi positivi del sistema di scuola guida tedesco? [FL BeO].
- Qual è la definizione di accompagnatore? Quali sono le condizioni in materia di equipaggiamento poste ai veicoli utilizzati dagli accompagnatori privati? I maestri conducenti saranno degradati al rango di «teste d'uovo» del freno a mano e della guida ecocompatibile quali di fatto diverranno nei due moduli di guida obbligatori dedicati alla frenata e alla guida ecocompatibile [Buchli, K., FahrEng, Grischa WAB AG].
- Libretto di formazione: I ruoli dei maestri conducenti degli accompagnatori (privati) devono rimanere chiari: i primi formano l'allievo in modo professionale, i secondi lo accompagnano nelle corse di scuola guida. Non è il fatto di (pretendere di) conoscere tutte le tattiche e le regole di gioco che fa di un tifoso di calcio un allenatore [KBAV].
- Il fatto che i neopatentati, come pure i conducenti con anni di esperienza, non padroneggino la frenata di emergenza non ha niente a che vedere con la formazione di prima fase. È più che altro dovuto al fatto che non se ne eserciti spesso l'uso. Va inoltre considerato che i neopatentati mancano spesso e volentieri dell'esperienza per valutare una situazione critica e che quindi non sono sempre in grado di stabilire sul momento quando sia necessario fare una frenata di emergenza [KBAV].
- L'affermazione riguardo alla guida efficiente sul piano energetico è un affronto alla nostra categoria e non merita di essere commentata. Per poter adottare in modo ottimale una guida energeticamente efficiente occorre fare molta esperienza. Se proprio si volesse dare un contributo alla Strategia energetica 2050, tutti i conducenti dovrebbero adottare questo stile di guida e allora sì che il potenziale sarebbe elevato (fino al 50% di riduzione del consumo di carburante!) [KBAV].
- Non è vero che le due lezioni si prestano ad essere integrate senza difficoltà nel normale programma di scuola guida. Per poter soddisfare i requisiti di cui all'allegato 9, occorre disporre delle infrastrutture e degli apparecchi di misurazione necessari [KBAV].
- Non è stata fatta assolutamente alcuna riflessione di natura socio-economica. Il fatto che, a fronte di una possibile (drastica?) riduzione dei costi legati agli incidenti, derivino dei maggior oneri per singole persone e/istituzioni è assolutamente trascurabile. Non si ridurranno nemmeno i costi per i maestri conducenti, visto che le due lezioni pratiche obbligatorie non costeranno quanto due normali lezioni di guida (richiedendo fra l'altro infrastrutture e apparecchi di misurazione supplementari) [KBAV].
- La frase «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» non è calzante. È estremamente raro che durante l'esame pratico di conducente la frenata di emergenza venga valutata negativamente. Lo stile di guida insegnato oggi è già orientato all'efficienza energetica, per cui anche questo punto non determina quasi mai il fallimento dell'esame pratico di conducente [KBAV].

No: CH Städte; TCS, VSFB; Gusev, A., Lancashire, G.

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS, PS, UDC; USC; ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, ATE - VCS, upi, SPIA, FMS, moto, Pro Velo, QAED, RC, StVA TI, SVSP,

2rad; Agro, Deuschle, F., Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Hediger, J., IVR-IAS, KiF, Koh, NGO, Reasco, SanA, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP, VSZG, WB

#### 4.3.6.2 Pianificazione dell'attuazione:

Siete d'accordo con un'entrata in vigore scaglionata delle nuove prescrizioni?

	Si	No	Nessun parere Non pertinente
Cantoni	22	3	1
Partiti politici	0	0	9
Associazioni mantello	1	0	1
Altre organizzazioni (consultate)	10	4	11
Altri soggetti (non consultati)	28	24	18
Totale parziale	61, di cui ASMC: 14 IG WAB CH: 8		
<b>Totale</b>	<b>39</b>	<b>31</b>	<b>40</b>

Favorevoli: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH; CH Städte; asa, FMS, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, moto, ASMC, StVA TI, SMFV, VSFB; AAE-Crec, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOwab, ERFA, FGLWFL, Forster, T., FZ, fzl, Gusev, A., KBAV, Lancashire, G., MonESch, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, ASMC ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

#### Osservazioni, critiche, proposte:

- Appoggiamo l'entrata in vigore scaglionata [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS]. Il contenuto e la tempistica dei singoli pacchetti di misure devono essere determinati d'intesa con i Cantoni [AG, AR, BE, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Lo stralcio dell'attuale articolo 9 capoverso 4 OAC andrebbe posto in vigore il più presto possibile, visto che la sua applicazione continua a dare grossi e inutili problemi [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- È possibile fare una valutazione definitiva delle tappe di realizzazione sono in presenza di un disegno di attuazione scaglionata [BE].
- L'onere legato all'attuazione non va sottovalutato, per cui occorre contare un tempo sufficientemente lungo per l'attuazione [BE, LU].
- Occorre per prima cosa introdurre la nuova regolamentazione delle categorie di licenze di condurre. Va risolta in tempi rapidi soprattutto la questione dei veicoli da 50 cm<sup>3</sup>, che devono poter essere guidati a partire dai 14 anni (richiesta eventuale: 15 anni). Stesso discorso nel caso di quelli da 125 cm<sup>3</sup> per i sedicenni, senza i quali questi non avrebbero veicoli in grado di stare al passo con il traffico automobilistico fuori dalle località [FMS, moto, StVA TI].

Contrari: JU, VD, VS; cp, FRE, OV JU, TCS; Abegglen, P., ACS VD, am, Buchli, K., Drive, DriveGR, FahrEng, FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, Grischa WAB AG, IG BS, ifB, jw, mm, ModEng, MonAll, MonLin, MonLui, PostAuto, tl, Val, WB, ZFV

#### Osservazioni, critiche, proposte:

- Un'entrata in vigore complessiva è preferibile: genererà meno lavoro amministrativo, meno adattamento informatico e quindi meno errori [JU; OV JU].
- Fare entrare in vigore questa nuova ordinanza in maniera scaglionata appare troppo complicato: La maggiore difficoltà verrebbe dal dover far applicare a dei collaboratori polivalenti sia l'OAC che l'OAPC

nello stesso campo d'applicazione (prescrizioni concernenti la licenza di condurre). Auspichiamo quindi che l'OAPC venga posta in vigore in un'unica soluzione, prevedendo tuttavia un periodo sufficientemente lungo per permettere al Governo di adottarla e ai servizi di attuarla [VD].

- A prescindere dall'importante investimento di tempo richiesto, sarà più facile modificare il sistema informatico in un'unica volta piuttosto che in più fasi successive. Lo stesso dicasi per la formazione del personale [VD].
- Uno scaglionamento dell'entrata in vigore crea troppe situazioni transitorie per i sistemi informatici, i collaboratori delle autorità cantonali e i clienti [VS].
- Pensiamo che vada tenuta una nuova procedura di consultazione una volta che saranno state trattate tutte le osservazioni espresse dalle parti interessate. Solo allora sarà opportuno porsi la domanda [cp].
- Il progetto non va attuato nella sua forma attuale [ACS VD].
- Nessuno scaglionamento [FS-PostAuto]. Meglio lasciare più tempo per l'attuazione ed introdurre al più presto nel 2022 [FS-Fur, FVO].

Nessun parere / Non pertinente: GE; PBD, PPD, FDP, PVL, GPPD CH, JDCVr, GLRS, PS, UDC; USC; ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, ATE - VCS, upi, SPIA, Pro Velo, QAED, RC, SVSP; Agro, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Hediger, J., IVR-IAS, Koh, NGO, Reasco, SanA, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, Vfv, VSGP

#### 4.3.7 Altre osservazioni

Ulteriori osservazioni in merito all'OAPC (cfr. punto B.1 del questionario) sono riportate nell'allegato. Nello stesso sono inoltre contenute le osservazioni e le richieste che non sono state rinviate insieme al questionario, bensì formulate a parte.

#### 4.4 Pareri in merito alla modifica dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (RS 741.11)

Cantoni	4
Partiti politici	0
Associazioni mantello	0
Altre organizzazioni (consultate)	1
Altri soggetti (non consultati)	3
Totale parziale	8
Totale	8

Osservazioni, critiche, proposte: AR, BE, GR, VD; ACVS; FS-PostAuto, OFV (AR, AI, SG, TG), VerTug

Art. 3b:

Cpv. 1: Aggiungere l'«equipaggiamento protettivo adeguato e di buona qualità» se si vuole che tale equipaggiamento sia indossato sempre (cfr. punto 1.1). Come determinare cosa si intenda per «protettivo adeguato»? Bisogna che al momento dell'esame non costituisca un criterio soggettivo per gli esperti della circolazione [VD].

Art. 17:

Cpv. 3: Occorre integrare dicendo che nelle corse di scuola guida è consentita la retromarcia su lunghi tratti [OFV (AR, AI, SG, TG), VerTug].

Art. 27

- Nelle corse di scuola guida con combinazioni di veicoli occorre consentire il trasporto di passeggeri. Oggi, ad esempio, non è consentito trasportare altre persone in corse di scuola guida con autoveicoli

adibiti ad abitazione o rimorchi da giardinaggio della categoria (ad es. altri colleghi giardinieri o coniuge) [AR, GR; ACVS].

- Il capoverso 2 andrebbe interamente recepito nell'OAPC [AR, BE, GR; ACVS]. Il freno a mano o freno di stazionamento è l'unico mezzo con cui un accompagnatore può agire direttamente sulla velocità del veicolo in caso di emergenza [AR, GR; ACVS]. È irrealistico, e in più potenzialmente pericoloso, pensare che un comando basti ad arrestare immediatamente il veicolo [BE].
- Stralcio dell'articolo 27 capoverso 1 ONC: Nelle disposizioni penali dell'OAPC andrebbe inserita, analogamente all'articolo 96 ONC, una norma penale generale. Non prevedendo l'OACP alcuna norma al riguardo, non è ad esempio più punibile la violazione dell'articolo 63 capoverso 1 OAPC (mancata applicazione della targa «L»). L'attuale punibilità di tale infrazione è retta dall'articolo 27 capoverso 1 ONC in combinato disposto con l'articolo 96 ONC, articolo 27 che però, secondo la proposta, dovrebbe venir meno [AR, GR; ACVS].
- Poiché sempre più veicoli sono equipaggiati con freni di stazionamento elettrici, è necessario, per la sicurezza degli esperti della circolazione, che i veicoli per gli esami siano muniti di doppio pedale [BE].

#### **4.5 Pareri in merito alla modifica dell'ordinanza sull'assicurazione dei veicoli (RS 741.31)**

Non è pervenuto nessun parere.

#### **4.6 Pareri in merito alla modifica dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (RS 741.41)**

Cantoni	1
Partiti politici	0
Associazioni mantello	0
Altre organizzazioni (consultate)	0
Altri soggetti (non consultati)	3
Totale parziale	4
Totale	4

Osservazioni, critiche, proposte: VD; OFV (AR, AI, SG, TG), SoB, VerTug

- Art. 136: art. 136 cpv. 1<sup>quater</sup>: A partire dal 1° gennaio 2017 il capoverso 1<sup>quater</sup> concerne i veicoli dotati di cingoli. Bisogna dunque leggere l'articolo 136 capoverso 1<sup>ter</sup> [VD].
- I veicoli per gli esami della categoria B devono essere obbligatoriamente equipaggiati con doppio pedale del freno e della frizione, specchi retrovisori supplementari e tachimetro visibile dal posto del passeggero [OFV (AR, AI, SG, TG), VerTug].
- Il tachigrafo è generalmente abolito su tutti gli scuolabus, purché immatricolati e registrati come tali. In caso di cambiamenti d'utilizzo va reinstallato [SoB].

#### 4.7 **Pareri in merito alla modifica dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (RS 741.51)**

Cantoni	21
Partiti politici	1
Associazioni mantello	0
Altre organizzazioni (consultate)	8
Altri soggetti (non consultati)	14
Totale parziale	44, di cui ASMC: 8
Totale	36

Osservazioni, critiche, proposte: AG, AR, BL, BS, FR, GL, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; PS; asa, ATE - VCS, upi, CDDGP, MFK BS, OV JU, Pro Velo, ASMC; ASMCTI, aw, Gusev, A., FGLWFL, FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, KBAV, MonEsch, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VerTug

In generale:

- Oltre al fatto che la maggior parte degli articoli non sono stati modificati, apprezziamo che sia stata mantenuta l'attuale numerazione degli articoli, in quanto ciò risparmia alle autorità esecutive i conseguenti lavori di adeguamento [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- Così come nel tedesco («VZV»), l'attuale abbreviazione va mantenuta anche nelle altre lingue nazionali poiché altrimenti, a causa di questa sola abbreviazione, occorrerebbe procedere a lavori di adeguamento di vasta portata [AG, BL, BS, FR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- Sarebbe più opportuno creare una nuova ordinanza, visto che se ne sono modificati sia il titolo che l'oggetto; non è appropriato ritrovarsi con un'ordinanza in cui la maggior parte degli articoli sono stati abrogati [VD].

Art. 28 e ss:

Dopo il periodo di prova i detentori della categoria B devono essere autorizzati senza altre condizioni (medico di fiducia ecc.) a sostenere l'esame teorico complementare per la categoria D1, superato il quale ricevono tale categoria limitata a 3,5 t per il trasporto non professionale di persone nel traffico interno. Chi vuole eliminare queste limitazioni deve conseguire la categoria D1 secondo la procedura ordinaria. Motivo: dal punto di vista della guida non importa che si guidi un furgone o un minibus dello stesso modello, quanto piuttosto che nei tre anni prima si possa provare di aver guidato un veicolo in modo responsabile. La guida con passeggeri non fa peraltro parte dell'esame pratico della categoria D1 [Gusev, A.]

Art. 34:

Le persone che non soddisfano i requisiti medici minimi non possono guidare alcun veicolo a motore [OFV (AR, AI, SG, TG), VerTug].

Art. 82:

OAC vigente: Non c'è alcun motivo pratico per cui occorra introdurre una targa supplementare: serve solo sui rimorchi che coprono la targa posteriore del veicolo trattore. Nell'aspetto la nuova targa dovrebbe in ogni caso essere chiaramente distinguibile dalle altre targhe di controllo, ad esempio essere di un colore sgargiante [AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].

Art. 88a:

L'uso del cambio manuale andrebbe esercitato in «condizioni protette» (corse accompagnate). Nell'esame pratico di conducente bisognerebbe inoltre dover dimostrare di padroneggiare

perfettamente questa tecnica prima di permettere a qualcuno di guidare autonomamente [PS; ATE - VCS, upi, Pro Velo].

Art. 143:

Cpv. 1 lett. b: Adeguare al nuovo tenore proposto per l'articolo 150 capoverso 4 OAPC [AR, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].

Art. 150:

- Il «duplicato», come nel caso della licenza di condurre in formato carta di credito, non ha più senso, perché, in caso di sostituzione a seguito di uno smarrimento, nel MOFIS viene registrata la data della nuova licenza di circolazione. Formulare il capoverso 4 analogamente all'articolo 86 capoverso 2 OAPC [AR, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- Cpv. 6: Parla di deroghe generali e USTRAtte allorché è volontà dell'OACP (e della giurisprudenza) esigere deroghe individuali e concrete: correggere [VD].
- Cpv. 8: E quanto al divieto di cabotaggio? Non ci sono incongruenze a questo riguardo? [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].

Art. 151i

Pende dinanzi all'USTRA una richiesta dell'asa di adeguare il vigente articolo 83 capoverso 3 lettera d OAC, a seguito della quale sarà possibile stralciare questa disposizione. Il termine entro cui è possibile rilasciare le vecchie targhe secondo l'articolo 151i («fino al 31 dicembre 2017») è già obsoleto, in quanto già prorogato al 31 dicembre 2012 nelle istruzioni USTRA del 14 giugno 2017 per il rilascio di nuove targhe di motoleggere e quadricicli leggeri a motore [AG, AR, BS, FR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].

Art. 153

- Da abrogare, visto che queste disposizioni sono state già abrogate nell'OAC [VD].
- Scrivere «in particolare» sottintende che quello riportato sia un elenco di decreti scelti. Per ragioni di carattere costituzionale bisogna o riformulare o elencare tutti i decreti da abrogare. Non è chiaro, tra l'altro, perché nell'avamprogetto di OAPC ne siano menzionati solo alcuni [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].

Art. 154:

Stralciare il capoverso 1 [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), UFV]. Non ha senso menzionare il capoverso 2, visto che è già in vigore [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), UFV].

#### **4.8 Pareri in merito alla modifica dell'ordinanza concernente il registro delle autorizzazioni a condurre (RS 741.53)**

Cantoni	16
Partiti politici	0
Associazioni mantello	0
Altre organizzazioni (consultate)	3
Altri soggetti (non consultati)	1
Totale parziale	20
Totale	20

Osservazioni, critiche, proposte: AG, AR, BS, FR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS; SoB

- Art. 5a cpv. 3: Gli adeguamenti apportati in questa disposizione sono esplicitamente appoggiati, perché perfezionano le basi legali che permettono alle autorità cantonali di espletare centralmente tutti i loro compiti di garanzia della qualità tramite SARI [AG, AR, BS, FR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- I trasporti con scuolabus della categoria B non necessitano di permesso per il trasporto professionale di persone [SoB].

#### **4.9 Pareri in merito alla modifica dell'ordinanza sul registro concernente il registro automatizzato delle misure amministrative (RS 741.55)**

Cantoni	1
Partiti politici	0
Associazioni mantello	0
Altre organizzazioni (consultate)	0
Altri soggetti (non consultati)	0
Totale parziale	1
Totale	1

#### Osservazioni, critiche, proposte: AI

La licenza di condurre della categoria F autorizza ancora la guida di autoveicoli con velocità ridotta, immatricolati come carri a motore, che avendo una velocità massima di 30 km/h sono di notevole intralcio alla circolazione. Con la presente modifica d'ordinanza va posto un freno al fenomeno, inserendo nel testo un'apposita restrizione.

## 1 OAPC (testo del progetto di ordinanza)

Cantoni	24
Partiti politici	3
Associazioni mantello	1
Altre organizzazioni (consultate)	20
Altri soggetti (non consultati)	38
Totale parziale	86, di cui ASMC: 19 IG WAB CH: 6
Totale	61

Osservazioni, critiche, proposte: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; PVL, GPPD CH, JDCVr; USAM; ACS, ACVS, AGVS, asa, ASTAG, upi, SPIA, FMS, FRE, IG WAB CH, CDDGP, MFK BS, moto, OV JU, QAED, ASMC, StVA TI, TCS, VSFB, VöV; AAE-Crec, am, ASMCTI, aw, Baroffio, G., Drive, Emergency, ERFA, FAid, fctsa, FGLWFL, FZ, fzl, IVR-IAS, jw, KBAV, Koh, mm, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), Reasco, SanA, SF, SRC, ssb, SSK, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, ZFV, ZVS AG, 2PA

### In generale:

- Urge adottare le soluzioni mobili destinate agli organi di controllo, prospettate ma poi rimandate nel quadro dell'introduzione della licenza di condurre in formato carta di credito (2003). Con l'entrata in vigore dell'OAPC occorrerà in particolare riprendere in mano il tema del lettore di carte [LU].
- La nuova prescrizione riguardo alla validità illimitata e al possesso per almeno un anno della licenza per allievo conducente crea il pericolo che i giovani la richiedano, la lascino da parte e poi vogliano imparare a guidare in tempi brevi, senza fare il lungo periodo di esercitazione che sarebbe necessario. Occorre controllare che si faccia il maggior esercizio possibile, cosa che la presente proposta dell'USTRA non fa. Uno strumento che potrebbe essere adatto allo scopo è il logbook-Istruzione di guida elaborato dall'upi, che indica tutti gli esercizi da svolgere, visualizza lo stato individuale della formazione dal punto di vista quantitativo e qualitativo e può essere usato con o senza maestro conducente. Al momento dell'iscrizione all'esame si dovrebbe poi solo dimostrare, a titolo di condizione formale, di aver lavorato con questo strumento [upi].
- La finalità della sicurezza stradale non è sempre chiaramente percettibile: ad esempio, nell'allegato 10 numero 5 «nel modo più sicuro e confortevole possibile» andrebbe cambiato con «in modo sicuro e più confortevole possibile». Alla sicurezza va data massima priorità! [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Gli allievi devono padroneggiare la lingua del posto prima di sostenere l'esame teorico. Gli allofoni devono dimostrare di avere almeno un livello A2 nello scritto e B1 nell'orale secondo il Portfolio europeo delle lingue (parità di trattamento e integrazione) [ZFV].

### Art. 3:

La nuova norma che stabilisce il domicilio determinante ai fini della conversione delle licenze di condurre recependo acriticamente la direttiva europea (un anno dopo il trasferimento in Svizzera) è, oltre che poco comprensibile, di gran lunga troppo complicata rispetto a quella attuale. Si paventa la possibilità che i cittadini stranieri che non abbiano convertito la licenza di condurre in base a una scorretta interpretazione dell'articolo 105 OAPC incorrano in sanzioni pecuniarie già dopo sei mesi [ACVS].

**Art. 6:**

Non sussistono motivi materiali per dispensare dal corso di pronto soccorso i candidati alle categorie AM, F, G e M. Anche loro circolano su strade pubbliche, se ne assumono la responsabilità e possono arrivare per primi sul luogo di un incidente [OW].

**Art. 8:**

- Cpv. 2: Nel caso dei veicoli a motore che non richiedono una licenza di condurre, il rispetto dei requisiti visivi minimi secondo l'allegato 3 non viene di fatto mai controllato né ha mai posto problema a livello pratico: stralciare [BE].
- Cpv. 5: In caso di dubbi circa l'idoneità caratteriale di un candidato l'autorità deve avere la facoltà di svolgere degli accertamenti prima dell'inizio della formazione di guida: chi si candida a una licenza di condurre deve presentare un estratto del casellario giudiziale [VSFB; KBAV].

**Art. 12:**

L'età minima richiesta per la categoria motocicli (e-bike) deve essere abbassata a 13 anni [GL, LU]. Oggi si conclude spesso la scuola dell'obbligo già a 15 anni e in molte regioni le scuole superiori sono distanti, il che significa tragitti casa-scuola più lunghi [LU].

**Art. 12, 14 e 35:**

Ammettere i quadricicli leggeri a motore nella categoria F (o eventualmente nella categoria AM) per far sì che chi possiede un veicolo di questo tipo possa imparare a guidare e poi passare l'esame pratico con questo stesso veicolo, visto che in futuro non ci sarà una categoria di licenza che lo permetterà [NE].

**Art. 12 – 37:**

- Tutte le licenze per allievo conducente rilasciate a tempo determinato devono essere valide 18 mesi [AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Considerata la scarsa possibilità di guidare durante il periodo invernale, preferiremmo che per le categorie di motoveicoli che consentono corse di scuola guida non accompagnate la validità della licenza per allievo conducente fosse di due anni, eccezion fatta per le categorie G e F, per cui deve essere di sei mesi [BE].
- Chiediamo che venga armonizzata la validità di tutte le licenze per allievo conducente di durata limitata rilasciate secondo il nuovo diritto [JU; OV JU].
- Si chiede che la licenza per allievo conducente rilasciata a persone che devono svolgere corse di scuola guida con accompagnatore sia valida cinque anni [NE].
- Rappresenta una netta semplificazione sia per i richiedenti e i possessori di una licenza per allievo conducente sia per le autorità cantonali [AG, AR, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU]. Si evita così anche l'insorgere di molte domande e incertezze [AG, AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].

**Art.14 cpv. 3:**

- Proponiamo di rinunciare all'esame pratico per la categoria AM (id. art. 4 cpv. 6 lett. a direttiva 2006/126/CE), in analogia alla categoria M che consente l'uso di ciclomotori con pedalata assistita fino a 45 km/h. Proponiamo tuttavia che sia obbligatorio seguire un corso pratico di base per l'ottenimento della licenza [NE].
- Per i quadricicli leggeri a motore proponiamo un'età minima di 16 anni (id. art. 4 cpv. 2 direttiva 2006/126/CE). Secondo la nostra interpretazione dell'OAPC, sembra non sia possibile ottenere una licenza per allievo conducente che consenta di circolare unicamente con un quadriciclo leggero a motore [NE].

**Art. 15, 16 e 17:**

- La durata di validità della licenza per le categorie di motoveicoli è di 12 mesi e non c'è più l'obbligo di seguire la formazione pratica di base durante i primi quattro mesi, cosa che non si concilia con la sicurezza stradale [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val, ZFV].

- Contrariamente a quanto menzionato nel comunicato stampa, nella presente consultazione non si fa esplicitamente cenno alla soppressione del codice 78, cosa a cui comunque ci opponiamo per evidenti ragioni di sicurezza [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, Val]

#### **Art. 18**

- Nel caso di combinazioni di veicoli costituite da un veicolo trattore di categoria B e un rimorchio di classe O<sub>3</sub> o O<sub>4</sub>, per le quali sarebbe necessaria una licenza di categoria C1E/CE, è ora richiesto, in ragione del peso superiore del rimorchio, un certificato di capacità ai sensi dell'OAut-per circolare all'estero, cosa che a fronte di pochi casi richiede consistenti adeguamenti del SARI [AG, AR, BL, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- Limitare al traffico interno [AG, AR, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- Ripensare la norma [BL].

#### **Art. 19:**

- Non concedere le categorie F e G [AR, BS, FR, GL, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS], poiché la guida di queste categorie di veicoli richiede requisiti più elevati [ZG].
- I quadricicli a motore (con peso a vuoto di massimo 550 kg) non hanno niente in comune con i veicoli delle sottocategorie F e G. Lasciare che la categoria B1 autorizzi a condurre le categorie F e G non è dunque più al passo coi tempi [SPIA].

#### **Art. 19 e 20:**

Non è giusto che i risciò elettrici siano collocati nella categoria B. Nell'articolo 36 appaiono anche nella categoria F [AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU]. I risciò elettrici devono rientrare unicamente nella categoria B1 [AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].

#### **Art. 20:**

- Lett. d: Questa lettera è inutile, visto che la categoria F dà diritto a condurre dei ciclomotori elettrici e si ottiene con la categoria B [VD].
- Lett. e: I termini «privati» e «accompagnatori privati» devono essere definiti in maniera più precisa e distinti l'uno dall'altro. L'espressione «protezione della popolazione» va definita con precisione o utilizzata conformemente alla legge sulla protezione della popolazione e sulla protezione civile [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].

#### **Art. 21:**

- Cpv. 1 secondo periodo: Bisogna evitare che i titolari della licenza di circolazione delle categorie B e BE, dopo il superamento dell'esame pratico di conducente della categoria B, debbano presentare agli uffici della circolazione la licenza per allievo conducente della categoria BE per iscriverci la nuova limitazione a 18 mesi (stesso termine dei motoveicoli dappertutto). Questa successiva limitazione andrebbe iscritta sin dall'inizio nella licenza per allievo conducente della categoria BE, prevedendo mutatis mutandis la stessa procedura anche per le altre categorie di rimorchi [AG, AR, BS, FR, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Cpv. 3: Il primo periodo è sufficiente: stralciare il secondo e il terzo [AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].

#### **Art. 22:**

Cpv. 1: Definizione della categoria C2: Sarebbe corretto «non oltre» i 7'500 kg. Per gli autoveicoli adibiti ad abitazione sotto i 7500 kg va rilasciata la categoria C1. Questa distinzione è importante, considerato che la maggior parte degli autoveicoli adibiti ad abitazione hanno un peso totale di gran lunga inferiore ai 7'500 kg e che quindi i candidati devono noleggiare un veicolo con peso superiore ai 7'500 kg per sostenere l'esame pratico di conducente [BE].

**Art. 22 – 34:**

Con le categorie di autoveicoli per il trasporto di persone non devono essere concesse anche categorie per il trasporto di merci e viceversa. Bisogna che tra le due vi sia una separazione netta, analoga a quella dell'OAut o a quella tra la D e la C [SO].

**Art. 23:**

- Cpv. 4: Dopo il superamento dell'esame pratico di conducente della categoria C1 non si può rilasciare anche la C2, perché questa comprende i veicoli di intervento indipendentemente dal peso totale e dal numero di posti [AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZH; asa, ACVS, CDDGP, MFK BS].
- Cpv. 3: In che casi la licenza per allievo conducente scade e non permette di sostenere l'esame teorico complementare? Da chiarire [VD].

**Art. 24:**

- Cpv. 3: Nel secondo periodo si può stralciare la categoria BE, in quanto il titolare della categoria C1E la possiede già [AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- Cpv. 3 lett. b: Visto che l'autorizzazione figura nell'articolo 23 capoverso 4 lettera d (cat. C1) e che la categoria C1 è obbligatoria per ottenere la categoria C1E, stralciare «veicoli vuoti di categoria D1» [VD].

**Art. 26:**

Cpv. 3: In che casi la licenza per allievo conducente scade e non permette di sostenere l'esame teorico complementare? Da chiarire [VD].

**Art. 27:**

- Nel secondo periodo occorre aggiungere anche la categoria BE [SO].
- La categoria C1E dà diritto a condurre combinazione di veicoli della categoria B con un rimorchio di oltre 3'500 kg ma meno di 12'000 kg. Visto che la categoria CE autorizza la C1E, non è necessario aggiungere questo diritto [VD].

**Art. 28:**

Chiediamo che:

- la categoria D1 dia diritto ad effettuare trasporti di scolari su minibus con oltre 16 posti a sedere [NW, OW, TI; CH Gemeinden; ASTAG; ACF - FGV, Cumün Z, Gem OÄ, SchulenH, Stud, VSBL LU, VSL LU]. Dal 2003, a causa dell'inasprimento del regime giuridico in materia di licenze di condurre, il numero degli autisti di scuolabus è in costante calo. Questo perché non c'è quasi più nessuno che consegue la (costosa) categoria D per poi percepire un salario al 30-50 per cento come autista di scuolabus e anche perché molti titolari della vecchia categoria D1/codice 106 non sono più attivi professionalmente. Diventa quindi sempre più difficile trovare conducenti affidabili per i trasporti di scolari. [NW, OW; CH Gemeinden; ASTAG; ACF - FGV; Cumün Z, Gem OÄ, SchulenH]. In alternativa le scuole appaltano i servizi di scuolabus all'esterno, il che si ripercuote negativamente a livello di costi e non permette sinergie con altre attività in ambito scolastico (bidello, ecc.) [NW];
- sia abolito l'obbligo di dotare di tachigrafo gli scuolabus [OW, NW; ASTAG; ACF - FGV, Cumün Z, Gem OÄ, SchulenH, VSBL LU, VSL LU], dato che i furgoni con oltre 16 posti ne sono esentati dall'OLR 2 [NW; ASTAG; ACF - FGV, Cumün Z, SchulenH]; und
- non sia più necessario un permesso per il trasporto professionale di persone per corse con scuolabus della categoria B [OW, NW; ASTAG; ACF - FGV, Cumün Z, Gem OÄ, SchulenH, VSBL LU, VSL LU]. Gli autisti di scuolabus di categoria B impiegati direttamente presso una scuola (ad. es. bidelli), non necessitano di un permesso per il trasporto professionale di persone, al contrario di quelli alle dipendenze di aziende di trasporto private (o di privati, ad es. domestici) che effettuano i trasporti scolastici su mandato di una scuola e devono possedere il pertinente permesso. Tale disparità di trattamento è alquanto criticabile, se si considera che per finire entrambi effettuano lo stesso tipo di trasporto [NW, OW; CH Gemeinden; ASTAG; ACF - FGV, Cumün Z, Gem OÄ, SchulenH].

**Art. 29:**

- Cpv. 4: Occorre possedere la licenza di condurre della categoria B per ottenere una licenza per allievo conducente della categoria D1. In che casi la licenza per allievo conducente scade e non permette di sostenere l'esame teorico complementare? Da chiarire [VD]
- Cpv. 5: Dopo il superamento dell'esame pratico di conducente di categoria D1 è rilasciata anche la categoria C2. È un errore: neanche oggi i titolari della categoria D1 ricevono automaticamente il codice 118. Per la categoria C2 sono necessari veicoli diversi (più grossi e più pesanti) che per la categoria D1 [BE, VD].

**Art. 30:**

Cpv. 3: Nel secondo periodo si può stralciare la categoria C1E, in quanto il titolare della categoria D1E la possiede già [AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].

**Art. 31:**

Cpv. 2: La parte relativa alla durata della revoca prima del rilascio della licenza per allievo conducente non è chiara [VD].

**Art. 32:**

Cpv. 3: La categoria DE dà diritto a condurre combinazione di veicoli della categoria B con un rimorchio di oltre 3'500 kg ma meno di 12'000 kg. Visto che la categoria DE autorizza la C1E, non è necessario aggiungere questo diritto [VD].

**Art. 35:**

- Verificare se non vada introdotta nella categoria F una restrizione quanto al peso totale massimo ammissibile [AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS,], in modo da evitare che con questa categoria si possano guidare veicoli a motore con velocità massima fino a 45 km/h senza una specifica limitazione di peso e quindi senza categoria C e senza certificato di capacità ai sensi dell'OAut [AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- I quadricicli leggeri a motore sono esplicitamente esclusi dalla categoria F. Non si capisce tuttavia perché una persona in possesso della categoria B debba sostenere un esame supplementare per la categoria AM per guidare un veicolo a motore a quattro ruote con velocità massima di 45 km/h. Sostituire con: veicoli la cui velocità massima non supera 45 km/h, esclusi i motoveicoli monotraccia [BE].
- Categoria G: Bisognerebbe precisare che quelli qui intesi sono i veicoli speciali agricoli: veicoli agricoli, inclusi i veicoli speciali, la cui velocità massima non supera 40 km/h [BE].

**Art. 36:**

Cpv. 2: Si tratta qui dell'esame teorico di base adattato al tipo di veicolo (cfr. art. 67). La licenza per allievo conducente deve essere valida 18 mesi anche in questo caso [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].

**Art. 38:**

- Oggi, per guidare dei carrelli elevatori (immatricolati come autoveicoli di lavoro), è necessaria o la categoria F o, in caso di peso totale superiore a 3,5 t, la categoria C1, mentre in futuro non sarà richiesta la licenza solo per «gli autoveicoli di lavoro utilizzati in cantieri stradali» (art. 38 cpv. 1 lett. c OAPC). La lettera è redatta in modo troppo stretto, non contemplando in particolare l'impiego dei carrelli elevatori nelle officine di veicoli commerciali e nelle aziende di trasporto [AGVS, ASTAG].
- In Germania i titolari della categoria B sono autorizzati a condurre anche veicoli della categoria C1 con peso totale di massimo 4,25 t, se:
  - il veicolo è a trazione elettrica;
  - il veicolo è impiegato nel settore del trasporto di merci; e
  - il conducente ha seguito una formazione supplementare.

Questa regolamentazione dovrebbe essere ripresa anche in Svizzera.

In generale, l'AGVS invita l'USTRA a valutare la possibilità di innalzare il limite di peso da 3,5 t a 4,25 t o 4,5 t anche per i veicoli a trazione convenzionale. Negli ultimi anni questi veicoli sono infatti diventati tendenzialmente più pesanti per via delle maggiori dotazioni in fatto di comfort, sicurezza e riduzione delle emissioni e hanno quindi perso carico utile. Innalzando in modo corrispondente il peso totale ammissibile, si dovrebbero mantenere i vantaggi quali «categoria di licenza B» e «nessuna TTPCP», introducendo d'altro canto, per i veicoli di peso superiore a 3 t, introdotti controlli periodici più brevi, sul modello di quelli dei veicoli utilitari pesanti (2-2-1-1-1- per il trasporto di merci, 1-1-1-1- per il trasporto di persone) [AGVS].

#### **Art. 42:**

- Cpv. 4: Stralciare in un'ottica di sicurezza stradale [AG, BE, BL, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- I veicoli per gli esami utilizzati per corse di scuola guida che richiedono un accompagnamento devono essere dotati in ogni caso di un dispositivo che permetta all'accompagnatore di intervenire [BE].
- Il rimando all'articolo 63 capoverso 3 è inopportuno, poiché non pertinente ai freni durante le corse di scuola [AG, AR, BL, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].

#### **Art. 44**

Il titolo non è in linea con il contenuto [VD].

#### **Art. 46:**

- Cpv. 1 e 2: La formulazione assai aperta della disposizione riguardante il rilascio prima dell'entrata minima è già oggi fonte di frequenti difficoltà a livello esecutivo. Trattandosi di una norma di deroga, i due capoversi dovrebbero essere formulati in modo molto più restrittivo [AG, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, UR, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS]; andrebbero in particolare descritte più precisamente le condizioni per il rilascio prima dell'età minima e stabiliti i limiti inferiori d'età assoluti [AG, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Cpv. 1 lett. a: Aggiungere la categoria AM [VS].
- Cpv. 3: Questa norma non è pertinente e va disciplinata a parte o in un altro articolo [AG, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].

#### **Art. 47:**

- Cpv. 3 e all. 1 n. 5.5: L'esperienza pratica dimostra che i candidati che si iscrivono alla categoria C si sottopongono spesso anche al controllo della vista, sostenendo spese inutili per svolgere questo esame, che è comunque parte integrante della valutazione obbligatoria di livello 2, presso un oftalmologo/ottico. I campi nell'allegato 1 numero 5.5 per il 2° gruppo medico vanno pertanto eliminati [AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Contraddice in questo tenore l'articolo 8, secondo cui un esame della vista è necessario solo per coloro che si iscrivono a una categoria di licenza per la prima volta: lasciare invariato l'articolo 47, modificare l'articolo 8 [BE].

#### **Art. 49:**

- Cpv. 1: Oggi solo i Cantoni dotati del sistema e-medko possono rilasciare informazioni al medico incaricato riguardo a precedenti esami di idoneità alla guida [AG, AR, BS, BE, BL, FR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU]; ma anche in questo caso solo su punti specifici. In singoli casi gli atti completi possono essere rilasciati al [BE] / messi a disposizione del medico privato su domanda [AG, AR, BL, BS, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- Cpv. 3: Occorre evitare i problemi pratici che sorgono oggi, vuoi perché i medici non rivelano agli interessati i risultati dell'esame per cui questi sono sorpresi dalla decisione delle autorità cantonale [AG, AR, BE, BS, FR, JU, LU, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU] vuoi perché i medici consegnano il modulo agli interessati invece che alle autorità cantonali

[AG, AR, BE, BS, FR, JU, LU, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU]. Poiché i risultati dell'esame sono comunicati già oggi per via elettronica nella maggior parte dei Cantoni e la comunicazione elettronica non potrà che diffondersi ulteriormente, la possibilità o l'obbligo di comunicazione elettronica va dunque contemplata anche nell'ordinanza, in quanto aiuta i Cantoni a far accettare meglio e-medko da parte dei medici [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].

- Cpv. 4: Il tenore dell'articolo 79 capoverso 2 in combinato disposto con l'articolo 49 capoverso 4 risulta piuttosto oscuro e si chiarisce solo grazie al rimando all'articolo 15d capoverso 2 LCStr contenuto nel rapporto esplicativo. Questa procedura è troppo complicata e troppo costosa. Un periodo di due mesi dal compimento dell'età applicabile per comunicare i risultati è troppo breve [AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU]. Dovrebbe essere prolungato a tre mesi [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU]. Per il resto si auspica la [JU, NE, VS; OV JU: una] armonizzazione della procedura [AG, AR, BS, GL, GR, LU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Cpv. 4: Le applicazioni cantonali non devono più prendere in considerazione la data dell'ultimo esame, bensì unicamente la data di nascita. Nel caso ci sia bisogno di un esame straordinario, questo non può più essere fissato come nuova data di esame con i conseguenti due anni di intervallo. Nei casi lampanti, in cui il paziente abbia inviato la perizia medica due settimane prima della convocazione periodica, questa può essere riconosciuta su domanda dell'interessato (non quindi automaticamente) in base all'articolo 9 capoverso 3 3 [BE].
- Rinunciare all'obbligo di informazione preventiva di cui all'articolo 79 capoverso 2 [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].

#### **Art. 50:**

- Cpv. 2: Tutto questo creerà ostacoli inutili e costosi, specie nel caso delle corse di controllo degli anziani, il cui costo aumenterà enormemente andando ad ammontare, secondo quanto da noi stimato, a circa duemila franchi, con il risultato che il guadagno sul piano della sicurezza sarà nullo e lo svantaggio finanziario per gli anziani enorme. Rinunciare al riconoscimento di livello 4 e all'accompagnamento da parte di un medico [AG].
- Cpv. 2: Giacché solo un medico di livello 4 può richiedere una corsa di controllo accompagnata da un medico, anche quest'ultimo deve essere di livello 4 [AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, CDDGP, MFK BS], cosa di fatto praticamente inattuabile a causa dei numeri relativamente modesti in questione [AR, BE, BL, BS, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, CDDGP, MFK BS]. Il medico può decidere se vuole accompagnare la corsa di controllo [NE]. Il termine «corsa di controllo» andrebbe sostituito con una espressione più appropriata [BE, LU], ad esempio «corsa d'accertamento dell'idoneità alla guida» [BE], in modo che a differenza della «corsa di controllo» la «corsa d'accertamento» richiesta dal medico possa essere ripetuta [BE].
- Cpv. 2: Stralciare [JU; OV JU].

#### **Art. 51:**

- Cpv.1 lett. a (all. 4): Autodichiarazione attuale sufficiente [JU; OV JU].
- Cpv. 2: Aggiungere un secondo periodo precisando che, anche in caso di consultazione di un medico specialista, la valutazione conclusiva riguardo all'idoneità alla guida deve essere eseguita da un medico del corrispondente livello di riconoscimento [ZH].

#### **Art. 56:**

Fissare il limite d'età a 65 anni per analogia all'età di pensionamento ordinaria [VD].

#### **Art. 60 e ss.**

Prevedere corse di scuola guida accompagnate da privati senza misure accompagnatorie di garanzia della qualità contraddice gli obiettivi dell'ordinanza. Molti degli attuali automobilisti non sono (più) a giorno quanto a norme della circolazione, guida ecocompatibile ed efficiente sul piano energetico, utilizzazione dei sistemi di guida assistita ecc. e quindi non sono neanche in grado di insegnarle correttamente ai nuovi conducenti [QAED].

**Art. 61:**

Definire i requisiti concernenti l'accompagnatore (o rimandare all'art. 3 OFoG) [VSFB; KBAV].

**Art. 62:**

- Cpv. 2: La regolamentazione del trasporto di passeggeri nelle corse di scuola guida è troppo severa nel caso delle combinazioni di veicoli a motore [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- Cpv. 3: Stralciare l'ultimo periodo: non ci sembra pertinente [NE].
- Cpv. 3: Nell'elenco delle persone che è possibile trasportare mancano i formatori alla guida con abilitazione alla formazione C/D [VöV].

**Art. 63:**

- Su molti veicoli non c'è possibilità di applicare la «L» sul retro e le scuole guida non possono montarla posteriormente, ma devono applicarla sul tetto: i veicoli devono giusto essere muniti di una targa recante una «L» bianca su fondo blu ben visibile da dietro. [ZFV].
- Lasciare invariata l'attuale disposizione conformemente all'articolo 27 capoverso 2 ONC [BE, ZG, ZH; ZFV] o estenderla in modo da far sì che tutti i veicoli per l'esame che necessitano di un accompagnatore debbano siano equipaggiati con doppio pedale [BE].
- Aggiungere nel capoverso 2 il periodo seguente: «La persona che accompagna l'allievo deve poter facilmente raggiungere un sistema di frenatura moderabile.» [NE].
- La proposta di stralciare il secondo periodo dell'articolo 27 capoverso 2 suona quasi come una minaccia di morte per i maestri di guida. Non è possibile che le condizioni vengano modificate in una certa direzione solo perché ora i fabbricanti di veicoli non collocano più il freno di stazionamento a portata di mano [ZFV].
- Cpv. 2: Durante le corse di scuola guida e d'esame effettuate con autoveicoli gli accompagnatori devono disporre di una buona visuale posteriore come i maestri conducenti: integrare analogamente all'articolo 10 capoverso 4 OFoG [VSFB; KBAV, ZFV].
- Cpv. 3: Non più attuabile specie nelle corse di scuola guida in zone urbane: stralciare [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Cpv. 3: Poiché l'essere «pronti per l'esame» è difficilmente descrivibile, si auspica una formulazione più concreta [VSFB; KBAV, ZFV].

**Art. 64:**

- Cpv. 2: Per evitare che ci si prepari all'esame in modo affrettato e approssimativo non bisogna divulgare le domande d'esame né tantomeno le risposte. Le domande d'esame devono essere approvate dall'USTRA [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Cpv. 3: Non manca una disposizione sulla possibilità di passare l'esame teorico prima dell'età minima? Adeguare (id. art. 13 cpv. 1<sup>bis</sup> OAC) [VD].
- Un candidato deve poter sostenere un esame teorico in un Cantone diverso da quello di domicilio anche senza chiederne l'autorizzazione [USAM].

**Art. 67 – 71:**

- Art. 67 cpv. 1: Tra le categorie di licenze per il cui rilascio è necessario l'esame teorico di base viene menzionata esclusivamente la categoria M: è un errore. Bisognerebbe menzionare qui tutti gli esami per cui è necessaria una formazione teoria di base [BE].
- Gli esami teorici devono essere definiti in modo più preciso ed essere chiaramente distinti tra loro in modo che sia chiaro quali e quanti sono gli «esami teorici» da sostenere (teorico di base M / teorico di base B, teorico complementare C1/D1, C, D, ARV2) [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Art. 70: I requisiti concernenti la teoria complementare per la categoria P vanno integrati nell'allegato 10 cifra III [KBAV].

**Art. 73:**

- Cpv. 2: Le limitazioni previste sono ingiustificate: abolire [FR].
- Cpv. 2: L'espressione «motoleggera a tre o quattro ruote» è errata. Ci sembra vi sia anche una contraddizione con l'articolo 12: correggere [NE].
- Cpv. 3: Recepire diritto europeo, in particolare direttiva 2006/126/CE. Il nostro parco autoveicoli è composto per più del 65 per cento da veicoli con cambio manuale, per cui è imperativo continuare ad imparare a usare pedale della frizione e leva della marce. Altro grande problema: con una licenza di categoria B è possibile guidare furgoncini (peso totale 3'500 kg), raramente equipaggiati con cambio automatico, per i quali è necessario adattare bene la marcia in particolare in discesa (surriscaldamento dei freni) o in caso di sorpasso [NE].
- I veicoli a tre ruote (2 davanti, 1 dietro) devono essere specificatamente esclusi dai veicoli per gli esami o bisogna altrimenti prevedere una limitazione nella licenza di condurre (idem per i tricicli) [VD].

**Art. 75 e 76:**

- Art. 75 e 76 cpv. 1: Sostituire con l'attuale articolo 12a OAC [BE, NE, VD]. La valutazione dell'esame va disciplinata nel quadro delle Direttive 7 dell'asa [BE]. In futuro, i sistemi di rilascio del rapporto d'esame per via elettronica saranno sempre più utilizzati e genereranno un unico rapporto con gli errori commessi [NE].
- Art. 75: Il percorso con gli esercizi di guida effettuati nel quadro degli esami pratici di guida per l'ottenimento di una licenza di condurre per motoveicoli deve essere documentato nel verbale [NE].
- Art. 75: Occorre prevedere nel verbale una rubrica separata per documentare gli esercizi di guida, non un verbale diverso [VD].
- Art. 76 cpv. 2: Per evitare che i candidati si concentrino su alcune competenze, quelle prioritarie, e non su tutte, bisogna abolire la possibilità di compensare gli ambiti di competenza di priorità 1 con quelli di priorità 2 e 3 [VD].

**Art. 78:**

- Cpv. 2: Nella lettera a bisognerebbe riportare l'attuale termine di proroga di tre mesi (art. 24b cpv. 2 OAC) [SO]. Quali sono le condizioni per una proroga? L'USTRA emanerà delle direttive per evitare disuguaglianze tra i Cantoni? [VD]
- Cpv. 2: Nella lettera b va stralciata la categoria A1, che è una categoria per motoveicoli (art. 12 OAPC). Vi sarebbe inoltre una contraddizione con l'articolo 15a capoverso 1 LCStr [SO].
- Cpv. 2 lett. b: Il rapporto esplicativo dice che le categorie AM et A1 sono rilasciate solo se ottenute prima, ma il testo dell'ordinanza non è altrettanto esplicito; lascia ad intendere che queste categorie siano rilasciate all'atto delle iscrizioni. Adeguare [VD].

**Art. 79:**

- Il momento dell'invio delle convocazioni agli esami di controllo eseguiti dai medici del traffico nonché delle convocazioni successive deve essere uniforme per tutti i titolari di licenza (cfr. anche art. 49, cpv. 4) [FR, JU, NE, VS; OV JU].
- La periodicità dei controlli è appoggiata [AG, AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU]. Il tenore della norma dovrebbe formulato in modo da risultare più comprensibile ai privati [AG, AR, BE, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- Nel capoverso 1 lettera a manca la categoria C2 [BE, NE].
- Cpv. 2: La convocazione deve essere inviata nel corso del mese seguente al compimento dell'età limite (non due mesi prima, perché c'è il rischio che le persone interessate si rechino al controllo con troppo anticipo, senza essere in possesso del modulo adeguato). L'invio nel mese che segue è coerente con il termine di tre mesi stabilito nell'articolo 49 capoverso 3 [VD].
- Nel caso il capoverso 2 non fosse stralciato: il rimando all'articolo 49 capoverso 3 non è pertinente [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].

- La visita di controllo del medico del traffico è ora obbligatoria solo a partire da 75 anni compiuti [ACS].

**Art. 80:**

- Cpv. 1: Certi dati, segnatamente lo stato civile, non richiedono la sostituzione della licenza di condurre ed è quindi inutile obbligare i titolari a notificarne il cambiamento [VD].
- Nell'interesse della sicurezza stradale bisognerebbe creare una base legale per la revoca preventiva della licenza per allievo conducente o della licenza di condurre a chi non si sottopone all'esame di controllo del medico del traffico e non rispetta l'obbligo di notifica del cambiamento di domicilio [ZH].

**Art. 81:**

È inutile che le autorità cantonali riportino esplicitamente queste autorizzazioni nella licenza per allievo conducente. Basta che tali autorizzazioni esistano [BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].

**Art. 87:**

Qui e negli altri articoli interessati: definire il termine «qualifica», visto che il progetto di OACP fa riferimento alle competenze [VD].

**Art. 88:**

- Cpv. 1 lett. c: L'espressione «neu aufgetreten [Einäugigkeit] » (resa in italiano con «successiva comparsa [di visione monoculare]») è infelice e dà adito a malintesi nella pratica. La parola scelta deve essere un contrario di «schleichend» (in italiano, latente) [AR, BL, BS, FR, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS] / mettere in rilievo l'opposizione tra «schleichend/sukzessive» (in italiano, latente/successivo) [GL]. Il termine «[perte] récente [de l'usage d'un œil]» (in italiano, perdita recente della visione monoculare) dà adito a confusione [FR]. La corsa di controllo ha senso, inoltre, solo se accompagnata da un medico [AR, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG; asa, CDDGP, MFK BS].
- Stralciare il capoverso 1 lettera c, mantenere il diritto attuale [JU; OV JU].

**Art. 89:**

- Cpv. 1 ultimo periodo: stralciare [BE, LU]. Se, in casi eccezionali, l'esperto della circolazione osserva che la persona non ce la fa a superare il controllo con un'auto con cambio manuale, ma ci riuscirebbe con un'auto con cambio automatico, la corsa di controllo può essere interrotta e proseguita successivamente (ad es. con una macchina automatica) [BE].
- Cpv. 2 lett. a: Dopo una corsa di controllo non superata si può direttamente disporre una revoca cautelare a titolo definitivo anche senza revoca preventiva: il primo periodo va dunque adeguato di conseguenza (cfr. formulazione nel diritto vigente) [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU]. Il nuovo secondo periodo, che non descrive altro che la conseguenza obbligata di un mancato superamento della corsa di controllo, è superfluo [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU]. Se mantenuta, andrebbe tuttavia formulata in forma vincolante [AG, AR, BE, BS, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- Cpv. 2 lett. b: L'espressione «une interdiction de circuler» (riguarda unicamente il francese) si riferisce piuttosto al ritiro della licenza di circolazione del veicolo [VD]. Se la corsa di controllo è effettuata con un veicolo a motore per cui non è necessaria una licenza di condurre deve essere disposta «une interdiction de conduire» [VD].
- Cpv. 3: Il divieto di ripetere la corsa di controllo dovrebbe venir prima delle conseguenze del suo mancato superamento [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].

**Art. 90:**

- Cpv. 1: Conformemente alla giurisprudenza attuale, la revoca a titolo preventivo della licenza per allievo conducente o della licenza di condurre va disposta se sussistono seri dubbi sull'idoneità alla guida o sulla capacità di condurre di una persona [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU]. Misure più miti sono possibili

solo in caso di lievi dubbi [AG, AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].

- Cpv. 2: Appoggiato esplicitamente, poiché di grande utilità per le autorità cantonali in caso di mancata presentazione dei risultati dell'esame [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].

**Art. 91:**

Nell'articolo si parla solo di mancanza di idoneità alla guida. Viene pertanto meno la possibilità di disporre una corsa di controllo per mancanza di competenza alla guida [BE].

**Art. 93:**

Se una persona rinuncia alla categoria D per ragioni d'età, la licenza è revocata automaticamente anche per le altre categorie (art. 94): prevedere una deroga per la restituzione volontaria di singole categorie [BE].

**Art. 95:**

Cpv. 1 lett. b: Oggi, come del resto previsto anche qui, le autorità responsabili del registro ADMAS devono richiedere caso per caso alle autorità penali le condanne per infrazioni alle prescrizioni della circolazione stradale, cosa che genera un enorme onere amministrativo. Giacché, conformemente alla giurisprudenza del Tribunale federale, le misure di avvertimento devono essere rette da pertinenti decisioni penali e dall'articolo 104 capoverso 1 LCStr, occorre esigere che le autorità penali notifichino alle autorità ADMAS le condanne per infrazioni alle prescrizioni della circolazione stradale anche senza richiesta da parte di queste ultime [AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].

**Art. 96:**

Concedere la possibilità di prorogare (a discrezione, ma al massimo per la durata della revoca) un periodo di prova non ancora o non pienamente entrato in vigore a causa una revoca prolungata della licenza dovuta a una mancanza di idoneità alla guida (senza infrazioni) [AG, AR, BE, BL, BS, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].

**Art. 97:**

Cpv. 3: Un'applicazione letterale di questa disposizione comporta nella maggior parte dei casi l'annullamento delle categorie speciale, cosa che non è nello spirito della prescrizione. Formulare in modo più concreto quanto effettivamente richiesto o riformulare presupponendo che l'interessato, salvo prova concreta del contrario [BS; MFK BS].

**Art. 98:**

Il periodo di un anno è un periodo di attesa, non di sospensione. Presentare la perizia e l'iscrizione insieme non è efficace (inutile maggior onere per gli interessati e le autorità), in quanto non tiene conto del fatto che la perizia va alle autorità ADMAS e l'iscrizione all'autorità di ammissione, che in alcuni Cantoni non sono la stessa cosa. In primo luogo appurare (tramite autorità ADMAS) la mancanza di idoneità alla guida mediante una (o più!) perizie e successivamente passare all'iscrizione secondo l'articolo 4 [BS; MFK BS].

**Art. 101**

Art. 101, 114, 136 ecc.: In tutte queste disposizioni di delega i servizi delegati devono essere uniformemente denominati «terzi» [AG, AR, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].

**Art. 103:**

Stralciare il capoverso 3: il diritto internazionale non prevede che le licenze per allievo conducente consentano di effettuare corse di scuola guida all'estero. È impossibile da controllare [VD].

**Art. 105:**

- Cpv. 1 lett. a: Per quanto riguarda la determinazione dell'obbligo di convertire le licenze di condurre estere continuare a rifarsi al diritto vigente (art. 42 cpv. 3<sup>bis</sup> lett. a OAC), ossia un anno a partire dall'elezione del domicilio. Il procedimento proposto nel disegno, ossia prima 185 giorni e poi altri sei

mesi, non è facilmente desumibile dalle nuove disposizioni ed è troppo complicato [AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].

- Cpv. 2: Manca l'avvertenza che la segnalazione che la corsa di controllo non può essere ripetuta [BE, LU].
- Corsa di controllo per cittadini stranieri: mancano delle disposizioni penali in caso, ad esempio, di tentata truffa ecc. [LU].
- Adattare questa disposizione in modo da far risultare chiaro che la conversione deve aver luogo dopo un anno e non dopo sei mesi [VD].

**Art. 106:**

Cpv. 2: Qui, a nostro avviso, c'è una disparità di trattamento rispetto agli altri neopatentati. Modificare: « [...] era valida da almeno tre anni al momento in cui hanno eletto domicilio in Svizzera » [ZFV].

**Art. 107:**

- Cpv. 4 lett. b: L'attuale giurisprudenza del Tribunale federale riguardo alla riconsegna di una licenza di condurre estera revocata in caso di partenza dalla Svizzera pone notevoli problemi pratici, con risultati spesso spiacevoli e poco convincenti. Proponiamo quindi di inserire un nuovo capoverso [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU], in cui si preveda la possibilità di ripresentare all'autorità di emissione le licenze di condurre estere revocate a tempo indeterminato [BE, SG].
- Cpv. 4: Riformulare: il deposito presso l'autorità ha senso solo se il titolare della licenza di condurre estera è domiciliato in Svizzera [BS; MFK BS].
- Aggiungere il divieto di far uso della licenza di condurre straniera se la conversione non ha luogo entro il termine previsto, assortito dell'obbligo di sostenere un esame teorico e pratico per ottenere un maggiore effetto dissuasivo [VD].

**Art. 110:**

Bisognerebbe sempre prescrivere il tempo netto, ossia escluse le pause [BL, GR, JU, OW, VD; OV JU].

**Art. 138:**

Cpv. 3: Utilizzare «andragogico» invece di «pedagogico» (gruppi target) [VSFB].

**Art. 141 – 144:**

- Art. 141: Adeguare in base agli stralci richiesti nell'articolo 134 capoversi 2 e 3 [AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Art. 141: Innalzare l'importo delle multe [AR, BS, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Art. 141: Non menzionare l'importo delle multe nell'OAPC. Dev'essere cura delle autorità penali competenti [JU, OV JU].
- Art. 141 cpv. 2 lett. b: Non si rilasciano più duplicati della licenza di condurre: adattare [VD].
- Le disposizioni penali non contemplano misure in caso di truffa o tentativo di truffa, per esempio agli esami teorici [BE].
- Il nuovo piano della seconda fase di formazione descritto negli articoli 78 e 133 e ss. OAPC prevede un sistema per cui in futuro non si dovrebbero più avere questi problemi. Ci si chiede comunque quali disposizioni penali verrebbero ad applicarsi in questi casi, posto che sia il capoverso 1 lettera c sia il capoverso 2 i sono di tenore praticamente identico a quello dell'articolo 95 LCStr [LU].
- Bisognerebbe integrare queste disposizioni penali specifiche con una disposizione penale generale completiva (analogamente ad es. all'art. 96 ONC), poiché l'articolo 90 LCStr, che riguarda solo le infrazioni alle norme della circolazione, non si applica nella maggior parte dei casi a prescrizioni in materia di ammissione [ZG, ZH]. Non è ora più punibile neanche un'infrazione all'articolo 63 capoverso 1 OAPC (mancato rispetto dell'obbligo di recare la targa L), visto che questa non contiene norme penali e che l'articolo 27 capoverso 1 ONC è stato abrogato [ZG, ZH].

**Art. 145:**

Cpv. 3: Nella licenza di condurre in formato carta di credito non è più possibile fare alcuna annotazione [AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS] e gli attestati di formazione saranno in futuro trasmessi per via elettronica [ZG].

**Art. 147:**

- Cosa succede all'estero con i camper di peso superiore a 7,5 t (problema di salvaguardia dei diritti acquisiti) [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV]?
- Saranno salvaguardati all'estero i diritti acquisiti dalla categoria BE con peso fino a 14 t? [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Cosa succederà con l'EBA? [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].

**Disposizione transitoria dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione relativa alla modifica del 27 ottobre 2004**

Queste situazioni transitorie potrebbero continuare a sussistere, per cui occorre recepire nell'OACP l'attuale articolo 151f capoverso1 OAC in den OAPC [ZH].

**Disposizioni transitorie dell'OACP relative alla modifica del 19 dicembre 2018**

Manca una disposizione transitoria relativa agli esami teorici superati prima dell'entrata in vigore [VD].

**Allegato 1**N. 1 (Dati personali):

- «Eventuali cognomi precedenti»: Questa riga non serve e già oggi non è più utilizzata in molti Cantoni [ZH].
- «Cognome dei genitori»: Davvero necessaria? In caso contrario, stralciare [AG, AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- «Foto attuale formato passaporto»: Precisare che deve essere a colori [AG, AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].

N. 3 (Pratica di guida):

Non serve, stralciare [AG, AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].

N. 5 (Malattie, disabilità e assunzione di sostanze):

- N. 5: Si vedano osservazioni in merito all'articolo 47 capoverso 3 [AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].
- N. 5.55: Chiarire che qui deve firmare l'oftalmologo o l'ottico e non il candidato [AG, AR, BE, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].

Documenti allegati:

Un «corso riconosciuto di pronto soccorso» potrebbe anche essere un corso AED-BLS, che è però più corto e include a volte temi diversi dal pronto soccorso. Chiarire quindi la dicitura, modificando in «corso di pronto soccorso» [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK].

**Allegato 2**

Nel caso fosse accolta la nostra richiesta di mantenere l'attuale ordine di successione del corso di teoria della circolazione, questo formulario verrebbe a cadere [AG, AR, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS, OV JU].

**Allegato 3**

- N. 8, 2<sup>e</sup> gruppo, secondo paragrafo: Manca la categoria C2 [VD].
- Acuità visiva per i conducenti di veicoli per cui non è richiesta la licenza di condurre: Perché solo di un occhio? Aggiungere anche l'altro. [VD].

**Allegato 4**

Aggiungere la variante 75 anni [VD].

**Allegato e rubrica allegato 6 6**

Inviata proposta di testo [VD].

**Allegato 7**

- Varianti [BE, GL, LU]:

N. 1.1 stralciare (inserito solo per il glaucoma), N. 1.2 menzionare come altro esempio «Limitazioni dell'acuità visiva o del campo visivo».

N. 1.1 stralciare, N. 1.2 stralciare gli esempi e inserirli nell'allegato 5/6.

- N. 1: Stralciare [JU; OV JU].

- Sostituire «Risultato dell'esame medico» con «Referto dell'esame medico» [VD].

- N. 2.2: Contrassegnare con due lettere le due caselle presenti e aggiungere una terza casella con «Può condurre nell'attesa dell'accertamento» [VD].

- N. 3.2: Aggiungere medico di livello 2 [VD].

- Non bisognerebbe anche fornire spiegazioni quanto al controllo medico periodico? [VD]

**Allegato 9**

- N. 1: In caso di delega della garanzia di qualità ai Cantoni, bisognerebbe aver cura che il compito venga di fatto assunto dell'Interassociazione di salvataggio (IVR-IAS) [AG, AR, BS, FR, GR, NW, OW, SH, SZ, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].

- N. 1.22: Sostituire «respirazione artificiale in caso di arresto respiratorio» e «basi del massaggio cardiaco» con «rianimazione cardiopolmonare». Sostituire «Vorkehrungen bei schweren Blutungen» con «Massnahmen bei schweren Blutungen» (riguarda il tedesco, in italiano è già «provvedimenti in caso di gravi emorragie») [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, KBAV, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK].

- N. 1.43: Periodicità biennale (uguale per i responsabili dei corsi di tutti i livelli di formazione secondo IVR-IAS) [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, KBAV, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK]. Stabilire quante ore devono durare i corsi di perfezionamento medico-tecnici e metodologico-didattici, lasciando all'organizzatore libertà di decidere come dispensare/organizzare le giornate sull'arco dei due anni [ssb].

- N. 1.52: Formulazione troppo rigida: preferiremmo indicazioni più orientative [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, KBAV, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK].

- Bisognerebbe fare in modo che anche i disabili fisici che non possono frequentare il corso in tutte le sue parti a causa della loro disabilità possano ricevere un certificato valido [ssb].

- N. 2.41: Si devono poter svolgere massimo due moduli per giorno civile (esigenza di qualità, sostenibilità) [VSFB]. I singoli moduli non devono essere obbligatoriamente dipendenti l'uno dall'altro. La prima serata va seguita per prima, gli altri corsi possono essere frequentati nell'ordine di successione che si preferisce [KBAV].

- N. 4.11: L'equipaggiamento protettivo adeguato e di buona qualità deve essere specifico per motociclisti, come richiesto al numero 4.50 [AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP]. Stralciare [JU; OV JU].

- N. 4.3: Ai fini di un controllo efficace da parte delle autorità cantonali, l'organizzatore deve notificar loro tempestivamente la data di inizio del corso. Menzionarlo espressamente [SG].

- N. 4.46: Non prescrivere un numero minimo di partecipanti [VSFB; KBAV]. Il numero minimo discrimina gli organizzatori (maestri conducenti) che non possono contare su un gran numero di partecipanti per via ad esempio della regione in cui operano [KBAV]. Aggiungere «in linea di principio»: in singoli casi può essere appropriato dal punto di vista pedagogico e didattico svolgere un modulo anche con solo allievo [ZFB].

- N. 5.2: Bisognerebbe aggiungere anche «ecocompatibile» ed «efficiente sul piano energetico» [QAED].
- N. 5.443: Stralciare l'ultimo periodo [SPIA].
- N. 8.112: Stralciare [AG, BS, FR, GR, NW, SH, SZ, UR, ZG; asa, CDDGP, MFK BS].
- N. 8.1122: L'esigenza formulata nella frase introduttiva non è da sancire in quest'ordinanza. L'uso di altrui proprietà va disciplinato in altri atti normativi (OR). In tutte le regioni i corsi di scuola guida sono svolti prevalentemente su strade e piazzali pubblici. Per gli organizzatori non è sempre possibile determinare sotto quale giurisdizione si trovi una superficie [SPIA].
- N. 8.321: Il riconoscimento provvisorio è macchinoso e non apporta né un valore aggiunto né un miglioramento della qualità: stralciare [AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, CDDGP, MFK BS].
- Sostituire «pedagogico» con «andragogico», trattandosi di formazione di adulti (andragogia) [TCS, VSFB].

### **Allegato 10**

Cifra III: Aggiungere le P e P1. Quali esami sono necessari? [VD]

### **Allegato 11**

- Cifra I.2.9: Integrare: «specifico per motociclisti» [UR].
- Cifra IV: Aggiungere la potenza massima e il peso effettivo massimo (cfr. art. 12), per evitare discussioni con i clienti [BE].
- Cifra IV: I veicoli per gli esami della categoria B devono disporre di doppio pedale [VSFB].
- Cifra IV: Categoria AM: motoveicolo monotraccia [ZFV].
- Cifra VI.2: Verificare otto manovre non è fattibile. Negli esami per motoveicoli devono essere verificate minimo quattro manovre [BE].
- Cifra VI.1.d.: L'esame dovrebbe durare in tutto 60 minuti, di cui minimo 45 accompagnando il candidato sul sedile posteriore [ZFV].
- Cifra VI.1.e: Nuovo: frenata di emergenza (velocità minima 50 km/h). Le frenate di emergenza vanno inserite nella formazione professionale sin dai corsi base. Durante l'esame vanno effettuate svariate manovre di frenata. [ZFV].
- Cifra VII: L'esame dovrebbe essere giudicato solo sufficiente o insufficiente [BE, VD]. Spetta all'esperto della circolazione fare i commenti del caso [VD].
- Appoggiamo il fatto che in futuro si possano guidare veicoli a trazione diversa, a prescindere che si sia sostenuto l'esame su veicoli con cambio automatico o manuale. Se contrariamente alle aspettative il Consiglio federale dovesse rinunciare a questa liberalizzazione, proponiamo a titolo di compromesso una «licenza di condurre elettrica» (spiegazioni in merito nel parere) [PVL].
- Se l'esame viene sostenuto e superato con un veicolo a trazione automatica, si potranno guidare in seguito solo veicoli con cambio automatico [GPPD CH, JDCVr; TCS].

### **Allegato 13:**

In virtù di quale formazione gli esperti della circolazione dovrebbero essere in grado di «formare», secondo il nuovo diritto, i maestri conducenti? [ASMC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].

## **2 Osservazioni generali**

### **2.1 Sostanzialmente favorevoli**

- Sosteniamo gli obiettivi e le linee portanti della proposta, anche se ci chiediamo quale senso potrà avere in futuro l'ammissione delle persone alla circolazione stradale vista la crescente diffusione dei

veicoli elettrici. Le evoluzioni in questo campo vanno seguite con attenzione, adeguando all'occorrenza le basi legali per non ostacolare gli sviluppi [PVL].

- Abbiamo riconosciuto la necessità di una riforma già da tempo e chiediamo cambiamenti urgenti a livello di formazione in due fasi [GPPD CH, JDCVr].
- Appoggiamo l'adeguamento delle categorie di licenze di condurre alla direttiva europea sulla patente di guida e riteniamo fundamentalmente positivi anche gli sforzi di ottimizzazione della formazione di base dei conducenti [SZ].
- Sosteniamo, in generale, le modifiche proposte [VS].

## 2.2 Sostanzialmente contrari

- Non concordiamo con la revisione proposta, poiché non condividiamo la valutazione ottimistica fatta nella lettera di accompagnamento riguardo agli effetti che il progetto avrà tanto sotto il profilo delle persone interessate quanto sotto quello delle autorità di ammissione [BE].
- Rifiutiamo l'attuazione di questa nuova ordinanza allo stato in cui è e chiediamo che le parti interessate siano nuovamente consultate prima di rilanciare i lavori su questo importante dossier [cp].
- Il progetto va interamente rivisto, la formazione dei conducenti va migliorata e affrontata con serietà dalle autorità federali [FRE].

## 2.3 Costi

- Il rilascio della licenza di condurre non deve costare più di adesso. Riteniamo peraltro che i costi siano troppo elevati già adesso [PPD].
- Le regole per l'ottenimento della licenza di condurre, il cui costo è diventato fra l'altro inavvicinabile, devono essere migliorate e corrette [GPPD CH, JDCVr].
- Queste modifiche legislative comporteranno oneri supplementari a livello di formazione degli esperti della circolazione [FR].
- Se la nostra proposta di nuovo piano della formazione troverà consenso presso l'USTRA e si potrà innalzare il numero massimo di partecipanti ai corsi (giornata 1 max. 14 partecipanti, giornata 2 max. 16 partecipanti), gli organizzatori di corsi di formazione complementare sono pronti a valutare la possibilità di un abbassamento dei costi dell'ordine del 10-15 per cento [IG WAB CH].
- I conducenti svizzeri spendono annualmente circa 46 miliardi di franchi in acquisto e leasing di veicoli, carburanti, pezzi di ricambio, manutenzione, riparazioni come pure tasse di parcheggio e multe. [IG WAB CH; BEOWAB, Drive, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, 2PA]. I corsi di formazione complementare costano a livello svizzero 60 milioni, ossia l'1,2 per cento di questa cifra [IG WAB CH; BEOWAB, Drive, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, VerTug, 2PA]!
- Quando è stata introdotta la formazione in due fasi si era detto che entrambi i corsi di formazione complementari non sarebbero costati più di quelli di allora (ca. 8-10 lezioni di scuola guida). Non ci spieghiamo allora perché i costi attuali continuano ad essere sempre troppo alti [KBAV].

## 2.4 Sicurezza stradale

- Il piano proposto può magari convincere sul piano della formazione dei conducenti, ma sotto il profilo degli esami il cambiamento di prassi non è suscettibile di portare alcun effetto sensibile sulla sicurezza stradale [AG].
- La riforma accresce l'insicurezza sulle strade [ACS VD].
- Negli ultimi anni la guida dei motoveicoli e degli scooter è diventata sempre più sicura e una parte importante di questo miglioramento va attribuita ai netti progressi fatti nella tecnica motociclistica, soprattutto a livello di sistemi frenanti (ad es. ABS), ciò che giustificherebbe pertanto una liberalizzazione e non un inasprimento delle già restrittive prescrizioni in materia [FMS, moto; StVA TI].
- L'ottimizzazione della formazione voluta dall'USTRA è retrograda in termini di sicurezza stradale. L'USTRA taglia drasticamente la formazione di guida, prevedendo di prescrivere delle formazioni obbligatorie, dispensate da professionisti, unicamente per l'ottenimento di competenze impossibili o difficili da verificare in sede di esame pratico. Amputata di sette ore, questa formazione obbligatoria

non potrà che avere ripercussioni negative sulla mortalità nel gruppo di giovani dai 18 ai 24 anni a dispetto delle statistiche attuali che dimostrano chiaramente gli effetti benefici delle misure in vigore dal 2005 [FRE].

- L'Ufficio federale delle strade propone una soluzione minimalista, finalizzata a mantenere e migliorare ulteriormente il livello di sicurezza stradale raggiunto [FZ].
- Da qualche tempo a questa parte l'USTRA ritorna sistematicamente sull'elevato livello di sicurezza stradale in Svizzera, senza però far mai cenno al contributo che in questo hanno avuto i due corsi di formazione complementare (valutazione di Via sicura; rapporto del Consiglio federale del 14 giugno 2016) [IG WAB CH; BEOB, Drive, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, 2PA].
- Nel giugno 2017 la Svizzera ha ricevuto il Premio europeo per la sicurezza stradale segnatamente per la marcata riduzione delle vittime della strada tra il 2006 e 2016, ossia proprio al momento dell'introduzione della formazione in due fasi [IG WAB CH; BEOB, Drive, ERFA, fzl, jw, KBAV, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, 2PA]!
- Influenze politiche o compromessi motivati da altri interessi non devono compromettere la sicurezza stradale. Sotto questo aspetto l'OAPC va rielaborata in diversi punti e noi rimaniamo pronti a collaborare a un suo ulteriore sviluppo [ASMC].
- Leggendo tra le righe la Vostra proposta, ci siamo fatti l'idea che l'obiettivo focale non sia la sicurezza stradale bensì la riduzione dei costi [VerTug].
- La Svizzera è ai vertici delle classifiche in fatto di sicurezza stradale (di recente ha vinto ad es. il Premio europeo dell'European Transport Safety Council) e ora si vorrebbe gettare alle ortiche un sistema di formazione e perfezionamento buono e ben rodato per reinventarne di sana pianta uno nuovo [ZfV].

## 2.5 Basi legali [FRE]

L'articolo 15a capoverso 2<sup>bis</sup> LCStr non consente di abolire una giornata di formazione né di trasferire nella prima fase i corsi complementari di sensibilizzazione all'ambiente senza passare prima per una sua modifica (lavori parlamentari e referendari).

## 3 **Richieste / osservazioni sui temi diversi**

### 3.1 Trasporto professionale di persone con veicoli di categoria B, C, B1, C1 o F [GPPD CH; kf; Uber]

- Auspichiamo l'abolizione dell'esame pratico supplementare per l'ottenimento del codice 121. Motivo: in futuro l'offerta di car pooling prenderà un posto sempre più importante nel mercato della mobilità. Non è dunque indicato mantenere gli elevati criteri di ammissione attualmente vigenti in questo settore (barriere inutili) [GPPD CH].
- Non si deve più distinguere tra trasporti professionali e non professionali di persone, ossia rinunciare alle categorie P e P1 [kf; Uber]<sup>6</sup>.

### 3.2 Conversione delle licenze cartacee di colore blu [UDC; USC]

- Bisogna rilasciare da subito le nuove licenze in formato carta di credito, ritirando e sostituendo le altre in occasione di eventuali mutazioni. Motivo: risparmiare ai Cantoni l'onere legato alla sostituzione sistematica di tutte le vecchie licenze di condurre entro tre anni [UDC].
- Le licenze di condurre di colore blu non devono essere sostituite da licenze in formato carta di credito: Motivo: specie per le persone anziane che vivono nelle regioni rurali la procedura è disagiata. Non vi è ragione per cui le licenze cartacee cessino di essere valide [USC].

---

<sup>6</sup> Non essendo il tema oggetto della presente consultazione, non si entra oltre nel merito della questione. Sarà trattata nel quadro della prossima revisione della legge sulla circolazione stradale.

### 3.3 Diritto UE [AG, BE]

- Chiediamo di rielaborare le proposte relative all'ottenimento della licenza di condurre tenendo conto della direttiva 2006/126/CE. Motivo: non bisogna porre ai candidati svizzeri requisiti superiori a quelli del diritto europeo se non quando ciò sia dettato da caratteristiche specifiche della Svizzera [AG].
- Chiediamo che vengano rielaborate le proposte relative alla garanzia di qualità e ai requisiti concernenti gli esperti della circolazione. Motivo: sottolineare che in quest'ambito il diritto europeo va recepito solo nella misura in cui ciò sia strettamente necessario [AG].
- La direttiva 2006/126/CE andrebbe recepita in tutti i suoi punti, ma per quanto possibile mutatis mutandis. Nel testo posto in consultazione sono previste in molti punti esigenze molto più severe [BE].

### 3.4 Scambio di dati / modulistica [BE]

Riteniamo indispensabile una rielaborazione generale delle prescrizioni sotto il profilo dello scambio di dati e della modulistica. Motivo: sfruttare le potenzialità dell'e-gouvernement (E-ID ecc.).

### 3.5 Prescrizioni concernenti l'ammissione delle categorie di motoveicoli [BE]

Le proposte dovrebbero essere sottoposte a una nuova valutazione complessiva. Motivo: non tengono sufficientemente conto della politica in materia di sicurezza stradale postulata da Via sicura. Il numero di incidenti motociclistici e le conseguenze che ne derivano sono fonte di costante preoccupazione. Occorre perciò prestare particolare attenzione alle prescrizioni concernenti l'ammissione delle categorie di motoveicoli sotto il profilo della sicurezza stradale, ponendo in primo piano non le questioni relative allo svolgimento formale e pratico dell'esame (accompagnare il candidato sul sedile posteriore ecc.) bensì le questioni legate alla maturità (età, pratica di guida) e alla qualità della formazione (contenuto e approfondimento della formazione pratica di base).

### 3.6 Seconda procedura di consultazione [BE]

Se mantenuto in questa sua versione, ci aspettiamo che il progetto venga sottoposto a una nuova consultazione presso i Cantoni prima di essere adottato in via definitiva. Motivo: data la corposità e la complessità delle prescrizioni nonché il numero di modifiche e novità proposte e i problemi giuridici e pratiche che molte di queste comportano, il progetto non permette una valutazione completa delle ripercussioni che avrà sulle cerchie di persone interessate e sul piano esecutivo.

### 3.7 Aiuto all'attuazione [SZ]

Alla luce di quanto sopra, si chiede pertanto di mettere a disposizione dei Cantoni una sinossi in cui siano posti a confronto gli articoli dell'OAC vigente e gli articoli della nuova OAPC. Motivo: un simile ausilio faciliterebbe notevolmente l'attuazione all'interno dei Cantoni.

### 3.8 Veicoli dei pompieri con peso totale fino a 5 tonnellate [AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, OSFIK, swissfire, VSBF]

Chiediamo l'adozione di una norma che autorizzi i collaboratori dei servizi antincendio, ed eventualmente dei servizi di soccorso, a condurre con la licenza di categoria B veicoli con peso totale fino a 5 tonnellate [AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, swissfire, VSBF] / 7,5 tonnellate [OSFIK]. Motivi:

- Equipaggiando i veicoli fino a un peso totale di 5 tonnellate entro i limiti di fabbrica, potrebbero essere utilizzati in modo più efficiente, economico ed ecologico [AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, OSFIK, swissfire, VSBF].
- Si potrebbe almeno in parte evitare il ricorso al traino di rimorchi, accrescendo così la sicurezza [AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, OSFIK, swissfire, VSBF].
- Rafforzerebbe la concorrenza e amplienderebbe il mercato attraverso una maggiore possibilità di scelta: i fornitori di veicoli per pompieri con peso massimo di 3,5 tonnellate sono in numero limitato. La modifica permetterebbe di contare su una maggiore gamma di veicoli [AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, swissfire].
- Oggi i corpi pompieri ricorrono talvolta a soluzioni «creative»: ad esempio, immatricolano o collaudano i veicoli con peso massimo fino a 3,5 tonnellate e poi li equipaggiano e li caricano secondo il peso ammesso dal fabbricante. Modificando la regolamentazione, tali misure al limite della legalità non sarebbero più necessarie [AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, OSFIK, swissfire].

- Rafforzerebbe il sistema di milizia: permettere ai vigili del fuoco di condurre con una licenza di categoria B veicoli con peso totale di 5 tonnellate costituirebbe un notevole sgravio per i servizi antincendio e contribuirebbe al mantenimento del sistema di milizia e con esso di un elevato standard di sicurezza nel nostro Paese. [AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, OSFIK, swissfire, VSBF]. Un servizio antincendio professionale è in ogni caso più costoso da gestire che uno di milizia [VSBF].
- Grazie a questa misura ci allineeremmo alla vicina Germania, in cui i governi dei singoli Land possono rilasciare ai collaboratori dei corpi pompieri volontari, dei servizi di soccorso, dei servizi di assistenza tecnica e di protezione civile dei permessi di guida speciali per i veicoli di intervento fino a 7,5 tonnellate [OSFIK].

### 3.9 Categorie D e D1: età minima [ASTAG]

Urge che nell'OACP siano definite le condizioni quadro giuridiche per implementare una nuova formazione professionale di base di «autista professionale nel trasporto di persone» (punto chiave del parere). Motivo: il profilo professionale del conducente di autobus (D1, D) deve essere resa più attraente, attraverso ad esempio la creazione di un nuovo curriculum di studi specifico per autisti di autobus e/o una formazione complementare all'insegnamento attuale (ad es. «autista di veicoli pesanti»). L'abbassamento dell'età minima contribuirebbe a far sì che i giovani interessati possano o imparare la professione di autista di autobus da zero o passare senza interruzioni dalla formazione alla vita professionale senza «perdersi per strada» (cosa che accade oggi con l'età minima a 21 anni). Il fabbisogno di nuove leve è provato dalle cifre: il settore soffre di una penuria di personale, che non potrà che aggravarsi in futuro. Molti autisti sono infatti prossimi alla pensione e non ci sono giovani che ne prendano il posto.

### 3.10 Veicoli a motore agricoli [SPIA]

Se si vuole riuscire a impedire che con le categorie di licenza AM, A1, A2 e A si possano guidare veicoli a motore agricoli, non si deve rilasciare neanche l'autorizzazione alla categoria F.

### 3.11 Seconda fase di formazione [IG WAB CH]

#### 3.11.1 Piano di formazione complementare in due giornate

Alleghiamo al nostro parere un nuovo piano di formazione e rimaniamo a disposizione per un colloquio.

#### 3.11.2 Valutazione scientifica

Prima di abolire la seconda giornata di formazione, chiediamo che l'USTRA commissioni una valutazione scientifica aggiornata sull'utilità della formazione in due fasi. Motivo: l'evoluzione dei dati relativi agli incidenti dal 2005 e lo studio del Prof. Dr. Hackenfort della Scuola universitaria professionale di Zurigo (ZHAW) lasciano intendere che le due giornate di formazione complementare abbiano di fatto una certa utilità.

### 3.12 Persone con disabilità [IH]

Occorre sostanzialmente verificare come concretizzare il diritto alla parità di trattamento dei disabili sancito a livello internazionale e costituzionale nonché nella legge sui disabili per garantirne l'attuazione nell'OACP.

### 3.13 Licenza per allievo conducente (cat. B) [CDDGP]

Auspichiamo vengano compiuti degli studi per verificare se il rilascio della licenza per allievo conducente della categoria B a partire dai 17 anni permetta effettivamente di raggiungere l'obiettivo di accrescere la sicurezza stradale. Motivo: comprendiamo le considerazioni che muoverebbero a un cambiamento di prassi nel rilascio della licenza per allievo conducente, ma non possiamo ignorare gli aspetti critici che la misura comporterebbe.

### 3.14 Esecuzione [CDDGP]

Prendiamo atto dell'ampiezza e della complessità del progetto revisione delle prescrizioni concernenti la licenza di condurre. Date le massicce ripercussioni che essa avrà sui Cantoni, in particolare sugli uffici cantonali della circolazione e sulla polizia, bisogna tuttavia prevedere tempi d'attuazione sufficientemente lunghi prima dell'entrata in vigore dell'ordinanza rivista.

### 3.15 Motociclisti (età minima) [moto]

L'età minima deve essere di 13 anni. Motivo: l'uso di questi veicoli da parte di tredicenni non presenta un pericolo di incidenti particolare o in ogni caso non maggiore di quello che si ha facendo un downhill in bicicletta, in cui si possono toccare velocità ben superiori a 30 km/h.

### 3.16 Tricicli a motore [moto]

Riguardo all'età minima e all'accesso diretto rimandiamo alle nostre richieste in merito alle categorie A1 e A. Nel caso dei tricicli a motore è evidente che l'accesso diretto alla categoria A vada concesso a partire dai 24 anni, altrimenti si costringe la persona che di fatto vuole solo guidare un «grosso» triciclo a motore a guidare prima un motoveicolo a due ruote della categoria A2. Si giustifica inoltre in questo caso che l'accesso graduale dalla categoria A2 alla categoria A possa avvenire dopo due anni.

### 3.17 Quadricicli [moto]

I veicoli ATV, ad es. i quad, con velocità limitata a 45 km/h, possono essere guidati incondizionatamente a partire da 14 anni.

### 3.18 Motociclisti (numero di esami pratici di conducente) [moto]

In caso di accesso graduale i motociclisti devono essere chiamati a sostenere non più di due esami pratici se vogliono guidare veicoli di tutte le categorie: un esame per ottenere la licenza di condurre della categoria AM a 14 anni, che dà diritto anche alla categoria A1 al partire da 16 anni, e un secondo esame pratico per ottenere la categoria 2 con la possibilità di guidare anche moto di «grossa» cilindrata dopo due anni. Motivo: più di due esami pratici costituiscono un ostacolo finanziario inaccettabile, che se sommato ad altri riduce l'attrattiva della guida motociclistica e fa temere al settore un consistente calo delle vendite.

### 3.19 Diritto transitorio [Raft]

Nelle disposizioni transitorie bisogna recepire una norma analoga a quella dell'attuale articolo 24 capoverso 5 OAC. Motivo: finora, all'atto di acquistare una moto, tutti i titolari di una licenza per allievo conducente e di una licenza di condurre della categoria A potevano contare sul fatto che, pagata la formazione e superato l'esame pratico, avrebbero ricevuto una licenza di condurre per motoveicoli di durata illimitata. Il fatto che ora queste persone siano costrette a sostenere un esame supplementare è anticostituzionale.

### 3.20 Licenze di condurre estere [USC]

I titolari di licenze di condurre valide provenienti da Stati membri dell'UE o dell'AELS non devono conseguire una licenza di condurre svizzera anche se sono domiciliati in Svizzera. Poiché nella pratica è spesso difficoltoso per i lavoratori stranieri attivi nel settore dell'agricoltura ottenere una licenza di condurre svizzera, queste persone preferiscono in genere usare illegalmente la loro esponendosi a inutili sanzioni. Se le licenze di condurre di Stati UE e AELS sono valide in Svizzera per le categorie P, P1, C1, C, D1 o D, allora devono esserlo anche per tutte le altre categorie per cui lo sono per i cittadini stranieri domiciliati in Svizzera.

### 3.21 Maestri conducenti / accompagnatori privati [FRE, ASMC]

- Contestiamo il fatto che dei professionisti tenuti a seguire regolari corsi di perfezionamento debbano seguire una formazione specifica per proseguire la propria attività professionale quando chiunque è autorizzato, senza formazione, ad accompagnare un allievo conducente [FRE].
- La formazione degli allievi conducenti deve essere riservata ai maestri conducenti. Motivo: il periodo di apprendimento di un anno estende il periodo in cui si può guidare con accompagnatori privati, rafforzando il ruolo di queste figure e limitando la competenza dei maestri conducenti, professionisti che, essendo specificamente formati per istruire e seguire i principianti, sono anche al passo coi tempi dal punto di vista tecnico e pedagogico perché tenuti a seguire un perfezionamento obbligatorio. Avendo conoscenze talvolta datate o carenti, i privati possono dunque solo accompagnare le corse di scuola guida e non garantire un insegnamento fondamentalmente completo [ASMC].

#### **4 Ulteriori osservazioni in merito al corso di pronto soccorso (si veda punto 4.3.4.1)**

- Il corso di pronto soccorso deve rimanere obbligatorio ai fini del rilascio di una licenza di condurre [GPPD CH, JDCVr, UDC; VS; AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, OSFIK, swissfire, VRS, VSBF].
- Il mantenimento dell'obbligo di frequentare il corso di pronto soccorso obbligatorio è accolto con esplicito favore specie per quanto concerne i servizi d'emergenza [BE].
- I requisiti concernenti gli organizzatori del corso sono ritenuti troppo elevati. Questi, insieme ai contenuti del corso, vanno verificati insieme alla Federazione svizzera dei Samaritani ed eventualmente ad altre organizzazioni mantello [SZ].
- Viste l'elevato numero di persone che possiedono una licenza di condurre, un corso di pronto soccorso obbligatorio assicura anche un'ampia diffusione delle pertinenti conoscenze nella vita di tutti i giorni [BE; AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, OSFIK, Prom, SSK, swissfire]. Le cifre in nostro possesso mostrano che, pur riconoscendone l'importanza, solo poche frequentano a titolo volontario un corso di pronto soccorso [SSK].
- I corsi di pronto soccorso sono uno strumento prezioso per sensibilizzare e istruire i neopatentati su temi quali la messa in sicurezza del luogo dell'incidente, l'allertamento dei soccorsi e l'assistenza alle persone ferite. In caso di pericolo di vita i minuti che precedono l'intervento dei soccorsi possono essere d'importanza decisiva. Non vedendo al momento altre alternative valide, ci esprimiamo perciò a favore del mantenimento della ben collaudata struttura attuale [CDDGP].
- I primi soccorsi sono l'anello più importante della catena di salvataggio prima dell'arrivo dei soccorritori professionisti [AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, OSFIK, Prom, SSK, swissfire, VRS, VSBF].
- Contestiamo formalmente la tesi dell'asa secondo cui i servizi di pronto soccorso professionale giungono ora molto più velocemente sul luogo di un incidente rispetto a quanto è stata introdotta l'obbligatorietà del corso e che quindi il rischio che un privato, per quanto ben intenzionato, possa fare più male che bene, si è fatto potenzialmente più elevato [AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, OSFIK, swissfire, VRS, VSBF]:
  - Il senso e lo scopo del corso di pronto soccorso consiste nel permettere a chiunque di assistere una persona ferita il più rapidamente possibile fino all'arrivo dei servizi medici d'emergenza, mettendo in atto le misure salvavita immediate. Uno o due minuti in più o in meno nel compiere questi gesti ha un ruolo decisivo comprovabile per la sopravvivenza del ferito.
  - Non siamo a conoscenza di casi in cui una persona che ha prestato un primo soccorso abbia peggiorato le condizioni di stato della persona ferita. Nel peggiore dei casi, le misure sono state inefficaci.
- Sosteniamo tutte le misure atte ad apportare un correttivo significativo alle carenze constatate a livello di controlli della qualità [AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, OSFIK, swissfire, VRS, VSBF].