

## II. Ordinanza sull'ammissione dei conducenti di veicoli al trasporto professionale di persone e di merci su strada

### (Ordinanza sull'ammissione degli autisti, OAA)

*Il Consiglio federale svizzero,*

visti gli articoli 15 capoversi 4 e 5, 22 capoverso 1, 25 capoverso 2 lettere b, c e d, 103 e 106 della legge federale del 19 dicembre 1958<sup>1</sup> sulla circolazione stradale,

*ordina:*

<p><b>Art. 1</b>            Oggetto</p> <p>La presente ordinanza disciplina l'ammissione dei conducenti di veicoli al trasporto professionale di persone e merci su strada, la loro formazione di base e la formazione periodica come anche le esigenze poste ai centri di formazione.</p> <p><b>Spiegazioni:</b>          Secondo il diritto vigente, basta la licenza di condurre delle categorie C, CE, D, DE risp. delle sottocategorie C1, C1E, D1, D1E, per effettuare trasporti professionali con i rispettivi veicoli a motore. Per il traffico internazionale, i conducenti di autocarri devono inoltre avere compiuto almeno 21 anni o – se non li hanno ancora compiuti – avere concluso con successo la formazione minima giusta l'allegato 10 numero 1 OAC o aver ottenuto il certificato federale di capacità al termine dell'apprendistato di conducente di autocarri. Il candidato alla licenza di condurre della categoria D senza pratica di guida giusta l'articolo 8 capoverso 1 OAC deve anche assolvere una formazione minima (giusta allegato 10 numero 2 OAC). Queste prescrizioni corrispondono alla direttiva 76/914 CEE<sup>2</sup>, parte integrante dell'Accordo sul trasporto di merci e passeggeri su strada e per ferrovia.</p> <p>Con la nuova direttiva 2003/59/CE<sup>3</sup> l'Unione Europea sostituisce la direttiva 76/914/CEE e introduce una formazione iniziale armonizzata e ampliata come anche una nuova formazione periodica obbligatoria per il trasporto professionale di persone e merci. Poiché la Svizzera nel quadro degli accordi bilaterali Svizzera UE ha ripreso la direttiva 76/914/CEE<sup>4</sup>, proponiamo di riprendere anche la direttiva 2003/59/CE.</p> <p>Esistono buoni motivi per introdurre una formazione di base e una formazione periodica obbligatoria per autisti professionali: da un canto, è migliorata la qualità delle professioni di „conducente di autocarro“ e „conducente di autobus“ e, attraverso questa rivalutazione della formazione professionale, le professioni diventeranno più attrattive per i giovani; d'altro canto, questa formazione offre un importante contributo alla sicurezza del traffico, in quanto i conducenti, nella formazione di base e in quella complementare, si occuperanno più intensamente dei temi concernenti detta sicurezza. Inoltre sia da parte dei datori di lavoro, sia da quella dei lavoratori si riscontrano esigenze di formazione di base e formazione periodica così che attualmente di loro iniziativa vengono già offerti i più svariati corsi. Infine è pure importante il fatto che la Svizzera non richieda una formazione per i conducenti professionali inferiore a quella degli Stati UE.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<sup>1</sup> RS 741.01

<sup>2</sup> Direttiva 76/914/CEE del Consiglio del 16 dicembre 1976 sul livello minimo della formazione di alcuni conducenti di veicoli adibiti al trasporto su strada.

<sup>3</sup> Direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2003 sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri, che modifica il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio e la direttiva 91/439/CEE del Consiglio e che abroga la direttiva 76/914/CEE del Consiglio ([http://europa.eu.int/eur-lex/pri/it/oj/dat/2003/l\\_226/l\\_22620030910it00040017.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/pri/it/oj/dat/2003/l_226/l_22620030910it00040017.pdf)).

<sup>4</sup> RS 0.740.72, allegato 1 sezione 2

**Art. 2** Requisito dell'attestato di competenza professionale

<sup>1</sup> Chi vuole eseguire trasporti di merci con autoveicoli adibiti al trasporto di cose deve essere titolare dell'attestato di competenza professionale per il trasporto di merci (CAPTM).

<sup>2</sup> Chi vuole eseguire trasporti di persone con autoveicoli adibiti al trasporto di persone con più di otto posti a sedere, conducente non compreso, deve essere titolare dell'attestato di competenza professionale per il trasporto di persone (CAPTP).

<sup>3</sup> Non è necessario un attestato di competenza professionale per i conducenti di:

- a. veicoli la cui velocità massima autorizzata non supera i 45 km/h;
- b. veicoli usati dall'esercito, dalla polizia, dal servizio antincendio, dalla protezione civile e dalla protezione della popolazione oppure su loro mandato;
- c. veicoli, nuovi o trasformati non ancora messi in circolazione, con cui sono eseguite corse di prova o corse di trasferimento a fini di sviluppo tecnico, riparazione o manutenzione;
- d. veicoli utilizzati in casi d'emergenza o destinati a provvedimenti di salvataggio;
- e. veicoli utilizzati per le lezioni di guida ai fini del conseguimento di una licenza di condurre o di un attestato di competenza professionale giusta la presente ordinanza;
- f. veicoli utilizzati per il trasporto non professionale di persone o merci a fini meramente privati;
- g. veicoli adibiti al trasporto di materiale o attrezzature, utilizzati dal conducente nell'esercizio della propria attività, a condizione che la guida del veicolo nella media settimanale esiga al massimo la metà del tempo di lavoro;
- h. veicoli utilizzati unicamente nel traffico interno di un'impresa che possono circolare su strada pubblica soltanto con autorizzazione dell'autorità (art. 33 OAV<sup>5</sup> e art. 72 cpv. 1 lett. e OAC<sup>6</sup>).

<sup>4</sup> Necessitano di un attestato di competenza professionale svizzero le persone domiciliate in Svizzera come anche le persone domiciliate all'estero impiegate o occupate in un'impresa domiciliata in Svizzera.

**Spiegazioni:**

La presente ordinanza si applica alle persone che eseguono, nel quadro di un'attività professionale, trasporti con veicoli delle categorie risp. sottocategorie C, CE, C1 e C1E o D, DE, D1 e D1E. Sul fondamento dei primi chiarimenti va pertanto tenuto conto che, a contare dal 2008 devono acquisire il CAPTP circa 300-350 nuovi conducenti ogni anno, risp. a contare dal 2009 devono acquisire il CAPTM circa 2500-3000 ogni anno.

I conducenti dei veicoli menzionati nel capoverso 3 sono esclusi dall'ordinanza perché le ripercussioni dei trasporti menzionati vengono ritenute minime per la sicurezza della circolazione stradale, oppure il contenuto della formazione di base risp. della formazione periodica non è rilevante per questi trasporti oppure ancora perché le esigenze della formazione di base/formazione periodica in siffatti casi appaiono sproporzionate. Ai conducenti dei veicoli menzionati è sufficiente l'acquisizione della licenza di condurre per eseguire i trasporti pertinenti. Per contro, le persone che trasporteranno professionalmente invalidi, scolari o lavoratori avranno bisogno del CAPTP.

**Art. 3** Rilascio dell'attestato di competenza professionale

<sup>1</sup> I certificati di competenza professionale sono rilasciati dal Cantone di domicilio, per le persone con domicilio all'estero, dal Cantone in cui è domiciliata l'impresa.

<sup>2</sup> Il CAPTM è rilasciato alle persone che

- a. sono titolari di un certificato federale di capacità "conducente di autocarri";
- b. sono titolari della licenza di condurre della categoria C o della sottocategoria C1 e hanno superato l'esame giusta l'articolo 6; o
- c. sono titolari del CAPTP e hanno superato l'esame complementare giusta l'articolo 6 capoverso 6.

<sup>3</sup> Il CAPTP è rilasciato alle persone che

- a. sono titolari della licenza di condurre della categoria D o della sottocategoria D1 e hanno superato l'esame giusta l'articolo 6; o
- b. sono titolari del CAPTM e hanno superato l'esame complementare giusta l'articolo 6 capoverso 5.

<sup>4</sup> Alle persone straniere che prendono domicilio in Svizzera o sono impiegate od occupate in un'impresa domiciliata in Svizzera è rilasciato:

<sup>5</sup> RS 741.31

<sup>6</sup> RS 741.51

- a. il CAPTM senza esame, se l'attestato di competenza professionale è documentato sulla licenza di condurre straniera con il codice 95 oppure con la carta di qualificazione del conducente giusta l'allegato II della direttiva 2003/59/CE<sup>7</sup> oppure se sono titolari di un attestato nazionale che l'USTRA ha riconosciuto come equivalente;
- b. il CAPTP è rilasciato senza esame se l'attestato di competenza professionale è documentato sulla licenza di condurre straniera con il codice 95 oppure con la carta di qualificazione del conducente giusta l'allegato II della direttiva 2003/59/CE oppure se sono titolari di un attestato nazionale che l'USTRA ha riconosciuto come equivalente.

**Spiegazioni:**

Il CAPTM viene rilasciato soltanto dopo conclusione della formazione di base conformemente alla direttiva 2003/59/CE, ma anche dopo l'esame finale dell'apprendistato di conducente di autocarri, poiché durante questo apprendistato vengono trattati ampiamente tutti i temi della formazione di base prescritti nella direttiva.

I certificati di competenza professionale che sono stati rilasciati da uno Stato membro dell'Unione Europea o da un altro Stato contraente dello Spazio Economico Europeo possono senz'altro essere riconosciuti poiché si fondano sulle medesime basi (della direttiva 2003/59/CE). Le persone titolari di un attestato di competenza professionale di un altro Stato devono comprovare l'equivalenza della loro formazione e dell'esame finale oppure acquisire il CAPTM risp. CAPTP conformemente alla presente ordinanza per poter eseguire trasporti professionali di persone o merci in Svizzera. Si potrà così evitare che venga ridotto l'attuale livello in Svizzera.

**Art. 4** Validità dell'attestato di competenza professionale; età minima

<sup>1</sup> L'attestato di competenza professionale è valido 5 anni e viene iscritto nella licenza di condurre con la pertinente limitazione temporale nella rubrica 12.

<sup>2</sup> L'età minima per l'iscrizione del CAPTM è di:

- a. 18 anni per la sottocategoria C1;
- b. 18 anni per la categoria C per titolari del certificato federale di capacità "conducente di autocarri";
- c. 21 anni per la categoria C;

<sup>3</sup> L'età minima per l'iscrizione del CAPTP è di:

- a. 21 anni per la sottocategoria D1;
- b. 21 anni per la categoria D nel traffico di linea nel raggio fino a 50 km;
- c. 23 anni per la categoria D.

<sup>4</sup> Al raggiungimento dell'età minima giusta il capoverso 2 lettera c o capoverso 3 lettera c, l'autorità d'ammissione, su richiesta del titolare dell'attestato federale, iscrive l'attestato di competenza professionale anche per queste categorie.

**Spiegazioni:**

L'attestato di competenza professionale è valido cinque anni, poiché entro questo termine deve essere seguita una formazione periodica di 35 ore. Viene iscritto nella licenza di condurre con un codice allorquando sono state ottenute dall'autorità d'ammissione una conferma del superamento dell'esame unitamente alla licenza di condurre. Secondo la direttiva 2003/59/CE, il CAPTM o il CAPTP può anche essere iscritto in un documento separato che viene rilasciato dall'autorità d'ammissione. Proponiamo di iscrivere il codice nella licenza di condurre, perché ci sembra più pratico. I conducenti professionali hanno così sempre con loro, assieme alla licenza di condurre, anche l'autorizzazione a trasportare professionalmente persone risp. merci.

Le età minime sopra menzionate si riferiscono soltanto all'iscrizione del CAPTM risp. CAPTP. Le età minime menzionate nell'articolo 6 OAC si applicano come finora per i candidati alla licenza di condurre per corse non professionali e per le altre eccezioni menzionate nell'articolo 2 capoverso 3.

Conformemente alla direttiva 2003/59/CE sarebbe possibile ridurre l'età minima (C/CE: 18 anni, D/DE: 21 anni), ma in siffatti casi dovrebbe essere frequentato il doppio di ore (280 invece di 140) per la formazione di base. Proponiamo di scegliere la variante delle 140 ore, che concerne le età minime sopra menzionate, in quanto nella pratica i limiti d'età non creano problemi, dacché, a prescindere dai militari, soltanto pochi nuovi conducenti vengono impiegati prima del raggiungimento dei 21 anni come conducenti di autocarri delle categorie C/CE. Anche per quanto concerne i trasporti pubblici la maggior parte dei conducenti hanno più di 23 anni. Inoltre l'apprendistato di "conducente di autocarri" offre la possibilità di acquisire il CAPTM all'età di 18 anni poiché le 280 ore richieste sono ampiamente superate durante l'apprendistato di "conducente di autocarri".

Poiché l'età minima per acquisire la licenza di condurre resta uguale, sarebbe possibile ad es. che qualcuno facesse l'esame di guida C già a 18 anni. Se costui o costei acquisisce il CAPTM, fino al raggiungimento dei 21 anni potrebbe eseguire trasporti professionali soltanto con veicoli della sottocategoria C1. Raggiunta però l'età minima, a richiesta il

<sup>7</sup> Direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2003 sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri, che modifica il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio e la direttiva 91/439/CEE del Consiglio e che abroga la direttiva 76/914/CEE del Consiglio

CAPTM sarà iscritto anche per la categoria C senza ulteriore formazione od esame. Lo stesso vale per il CAPTP e le (sotto) categorie D/D1.

#### **Art. 5** Formazione di base con accompagnamento professionale

<sup>1</sup> Agli impiegati di un'impresa autorizzata a formare apprendisti conducenti di autocarri, su richiesta viene rilasciato il CAPTM per la durata di un anno se sono titolari della licenza di condurre della categoria C o della sottocategoria C1. Questo CAPTM è valido soltanto nel traffico interno e non viene iscritto nella licenza di condurre.

<sup>2</sup> Il programma di formazione deve essere fatto approvare dal Cantone di stanza.

<sup>3</sup> Il CAPTM può essere prorogato soltanto se è stato superato l'esame giusta l'articolo 6.

#### **Spiegazioni:**

Con questo disciplinamento dovrebbero essere possibili le formazioni all'interno di un'impresa per i conducenti di autocarri. Affinché la qualità delle formazioni sia garantita, soltanto le imprese autorizzate a formare apprendisti conducenti di autocarri possono impartire siffatte formazioni. Non è previsto un disciplinamento analogo per il CAPTP, poiché la responsabilità degli autisti che eseguono trasporti di persone è maggiore.

#### **Art. 6** Esami

<sup>1</sup> Sono ammessi all'esame i richiedenti di un CAPTM o di un CAPTP che hanno assolto la formazione di base giusta gli articoli 7 e seguenti.

<sup>2</sup> I candidati devono comprovare di possedere le conoscenze necessarie per la guida professionale di veicoli a motore della categoria o sottocategoria desiderata e le idoneità di cui nell'allegato.

<sup>3</sup> L'esame è scritto. Consiste nelle seguenti parti:

- a. domande multiple-choice;
- b. domande libere

<sup>4</sup> L'esame dura 90 minuti. Comprende almeno una domanda su ciascuno degli obiettivi di formazione menzionati in allegato per tutte le categorie e sottocategorie (n. 1.1 - 1.3, 2.1 e 3.1 - 3.6). Inoltre occorre rispondere:

- a. i candidati al CAPTM: almeno a una domanda su ciascuno degli obiettivi di formazione menzionati in allegato per la categoria C e la sottocategoria C1 (n. 1.4, 2.2 e 3.7);
- b. i candidati al CAPTP: almeno a una domanda su ciascuno degli obiettivi di formazione menzionati in allegato per la categoria D e la sottocategoria D1 (n. 1.5, 1.6, 2.3 e 3.8).

<sup>5</sup> I titolari del CAPTM che vogliono eseguire anche o esclusivamente trasporti di persone devono rispondere esclusivamente a domande d'esame giusta l'articolo 4 lettera b.

<sup>6</sup> I titolari del CAPTP che vogliono eseguire anche o esclusivamente trasporti di merci devono rispondere esclusivamente a domande d'esame giusta l'articolo 4 lettera a.

<sup>7</sup> I titolari di un attestato di capacità giusta la sezione 3 dell'OATVM<sup>8</sup> sono esentati da quelle parti d'esame per cui sono già qualificati.

#### **Spiegazioni:**

Giusta la direttiva 2003/59/CE per la formazione e l'esame sono possibili varie opzioni:

- 1.) Combinazione che prevede la frequenza dei corsi e un esame: questa opzione prevede la frequenza obbligatoria di corsi aventi una durata determinata. La formazione si conclude con un esame orale o scritto. In caso di superamento di tale esame, il candidato riceve l'attestato di competenza professionale.
- 2.) Soltanto esami: questa opzione non prevede la frequenza obbligatoria di corsi. I candidati, per ottenere un attestato di competenza professionale, devono superare un esame teorico e uno pratico.

Noi preferiamo la prima opzione per diversi motivi: una preparazione all'esame senza frequenza dei corsi non corrisponde alle abitudini didattiche del gruppo target e potrebbe esigere troppo dagli interessati. Inoltre la formazione di base costituisce una formazione professionale che deve pertanto essere organizzata professionalmente e impartita da centri di formazione di base. Poiché questi ultimi devono venir riconosciuti dall'autorità d'ammissione, la qualità della formazione può essere sorvegliata. Inoltre, con l'opzione "formazione con esame" può essere invertita la tendenza di imparare soltanto per l'esame invece che nell'ottica dell'esercizio della professione.

Proponiamo un esame unitario, come ad es. è il caso anche per l'esame dei trasportatori di merci pericolose. L'esame però dovrebbe svolgersi in centri di formazione di base decentralizzati. In base a un piano didattico quadro dovrebbero essere elaborate direttive d'esame valide per tutti i centri di formazione di base. È pure ipotizzabile la creazione di un pool di domande per tutti i centri di formazione di base che renda eventualmente possibile una soluzione Internet.

<sup>8</sup> Ordinanza del 1° novembre 2000 concernente l'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada (RS 744.103)

La direttiva 2003/59/CE ammette anche un esame orale e di per sé non prevede una determinata durata dell'esame scritto. Noi proponiamo però di ammettere soltanto un esame scritto e di fissare a 90 minuti la sua durata, poiché serve a un'esecuzione unitaria.

#### **Art. 7** Formazione di base, principi

<sup>1</sup> Per quanto concerne la formazione di base, viene ammesso al conseguimento del

- a. CAPTM, il titolare della licenza per allievo conducente o della licenza di condurre della categoria C o della sottocategoria C1;
- b. CAPTP, il titolare della licenza per allievo conducente o della licenza di condurre della categoria D o della sottocategoria D1 oppure della licenza di condurre della categoria C.

<sup>2</sup> La formazione di base deve essere frequentata presso un centro di formazione di base riconosciuto dall'USTRA.

<sup>3</sup> La formazione di base consiste in unità didattiche teoriche e pratiche. Per il conseguimento del CAPTM queste comprendono i temi secondo i numeri 1.1 - 1.4, 2.1 e 2.2 come anche 3.1. - 3.7, per il conseguimento del CAPTP i temi secondo i numeri 1.1 - 1.3, 1.5 e 1.6, 2.1 e 2.3 come anche 3.1 - 3.6 e 3.8 dell'allegato.

<sup>4</sup> I titolari del CAPTM, che vogliono eseguire a titolo complementare, o esclusivamente, trasporti di persone, non sono tenuti a ripetere i temi comuni (all. n. 1.1 - 1.3, 2.1 e 3.1 - 3.6). La disposizione si applica anche nell'altro caso per i titolari del CAPTP.

<sup>5</sup> I titolari di un attestato di capacità giusta la sezione 3 dell'OATVM possono essere esonerati dalla frequenza delle parti di corso per cui sono già qualificati.

#### **Spiegazioni:**

Il possesso della licenza per allievo conducente è l'esigenza minima per l'ammissione alla formazione di base affinché la teoria e la pratica possano interagire in modo ottimale.

Per garantire la qualità della formazione, i centri di formazione di base devono essere riconosciuti dall'USTRA. Il riconoscimento avviene sul fondamento dei criteri prestabiliti (cfr. art. 12).

Il contenuto della formazione di base comprende i seguenti ambiti di conoscenze: guida razionale, applicazione della normativa, salute, sicurezza, servizi e logistica. Esistono ambiti di conoscenze comuni e specifiche per il trasporto di merci e per quello delle persone. Vi è inoltre la possibilità di offrire, oltre a queste esigenze minime, la scelta di moduli specifici alla professione.

Una parte di questo contenuto fa parte dell'odierna formazione di base (scuola di guida risp. preparazione all'esame teorico e pratico), nella formazione minima dei conducenti di autocarri e autobus (giusta l'allegato OAC) come anche in diverse offerte di formazione periodica. Queste offerte già esistenti dovrebbero essere integrate nella strutturazione della formazione di base.

La formazione dovrebbe essere strutturata secondo moduli, affinché i partecipanti al corso possano seguire un programma orientato alle loro necessità. I centri di formazione di base, dal canto loro, hanno così la possibilità di offrire moduli di cui sono specialisti. Per garantire una determinata unitarietà della formazione sono previste le pertinenti istruzioni per la strutturazione della formazione e un piano didattico quadro vincolante per tutti. Da questo piano dovrebbero essere ricavati gli aspetti formali dell'insegnamento (numero di ore per modulo, numero massimo di partecipanti, ecc.), i contenuti (che cosa contiene quale modulo?) come anche le direttive per lo svolgimento dell'esame.

#### **Art. 8** Formazione di base, durata

<sup>1</sup> La formazione di base dura almeno 140 ore che comprendono almeno 10 corse di formazione di un'ora con un autoveicolo della pertinente categoria o sottocategoria.

<sup>2</sup> Per i titolari del CAPTM, che vogliono eseguire a titolo complementare, o esclusivamente, trasporti di persone, la formazione di base dura 35 ore che comprendono almeno tre corse di formazione di un'ora. La disposizione si applica anche nell'altro caso per i titolari del CAPTP.

#### **Spiegazioni:**

La direttiva 2003/59/CE prescrive, come prima opzione, un insegnamento di una durata di 280 ore (di cui almeno 20 ore di guida). A dipendenza dell'età del conducente e della categoria di licenza di condurre, è possibile anche una formazione di base accelerata (140 ore, di cui almeno 10 ore di guida).

Proponiamo di introdurre in Svizzera soltanto la formazione di base accelerata. La materia didattica prescritta può essere assimilata bene in 140 ore e non ha senso allungare la formazione. A prescindere dal fatto che ciò sarebbe didatticamente superfluo, bisogna tener conto anche dei costi che ovviamente per la formazione di base accelerata risultano notevolmente inferiori. Ecco una valutazione sommaria: partendo dalla cifra di 250 franchi al giorno per i corsi, questa formazione di base verrebbe a costare circa 10'000 franchi per la variante di 280 ore e circa 5'000 franchi per quella di 140 ore. Aggiungasi, in entrambi i casi, la spesa per l'acquisizione della licenza di condurre (circa 6'000 franchi) e per un'eventuale perdita di guadagno per due rispettivamente un mese (ca. 4'000 fr./mese). Ne conseguono

costi di formazione per complessivamente circa 24'000 franchi per 280 ore rispettivamente 15'000 franchi per 140 ore, esclusi i costi per trasporto, ev. vitto e alloggio.

**Art. 9** Formazione di base, luogo

Chi ha il domiciliato in Svizzera deve assolvere le formazione di base, l'esame e la formazione periodica secondo la presente ordinanza. Ciò non concerne le persone occupate o impiegate da un'impresa domiciliata all'estero.

**Spiegazioni:**

La motivazione per tale disciplinamento risiede nel fatto che i conducenti di veicoli a motore devono essere formati e seguire corsi complementari nel Paese in cui circolano prevalentemente.

**Art. 10** Corse di formazione

<sup>1</sup> Vale come corsa di formazione qualsiasi corsa che il candidato a un attestato di competenza ha compiuto nel quadro della formazione pratica di base con l'accompagnamento di un istruttore riconosciuto.

<sup>2</sup> Per compiere le corse di formazione occorre essere titolare della pertinente categoria di licenza di condurre.

<sup>3</sup> Durante le corse di formazione per acquisire il CAPTM, il candidato deve essere accompagnato da un istruttore impiegato in un centro di formazione di base riconosciuto, e:

- a. essere titolare di una licenza per maestro conducente della categoria II, oppure
- b. aver frequentato un corso d'istruzione giusta l'articolo 20 capoverso 2 OAC.

<sup>4</sup> Durante le corse di formazione al fine di acquisire il CAPTP il candidato deve essere accompagnato da un istruttore impiegato in un centro di formazione di base riconosciuto, e

- a. essere titolare di una licenza per maestro conducente della categoria II come anche della licenza di condurre della categoria pertinente (cat. D o sottocat. D1), oppure
- b. aver frequentato un corso d'istruzione giusta l'articolo 20 capoverso 2 OAC o un corso equivalente ed essere titolare della licenza di condurre della categoria pertinente (cat. D o sottocat. D1).

<sup>5</sup> Per le corse di formazione si deve far uso soltanto dei veicoli che adempiono le esigenze dell'articolo 88 OAC<sup>9</sup>.

**Spiegazioni:**

Le corse di formazione non sono corse di scuola guida. Per questa formazione bisogna infatti essere già titolari della licenza di condurre della categoria corrispondente. Le corse di formazione vertono sulle finalità didattiche della formazione di base.

**Art. 11** Formazione periodica

<sup>1</sup> Il titolare di un attestato di competenza deve seguire una formazione periodica presso un centro di formazione periodica o di formazione di base riconosciuto dall'USTRA giusta l'articolo 12 al fine di aggiornare periodicamente le conoscenze e idoneità personali. La formazione periodica serve ad approfondire i temi trattati durante la formazione di base. Deve includere le materie:

- a. valide per tutti i conducenti, tra cui in particolare i temi importanti per la sicurezza del traffico e le strategie per un uso ecologico del veicolo; e
- b. adeguate al profilo del conducente interessato.

<sup>2</sup> Per i titolari del CAPTM o del CAPTP la formazione periodica dura 35 ore. Per i titolari del CAPTM e del CAPTP dura 56 ore. Può essere suddivisa in blocchi d'insegnamento di almeno 7 ore.

<sup>3</sup> La comprova della formazione periodica è necessaria per la proroga di ulteriori 5 anni dell'attestato di competenza.

<sup>4</sup> La proroga è accordata ai titolari di un attestato di competenza scaduto se comprovano la frequenza di una formazione periodica completa (35 risp. 56 ore).

<sup>5</sup> Se la formazione periodica non può essere seguita tempestivamente, l'autorità può, su richiesta scritta, prorogare l'attestato di competenza per 5 mesi al massimo.

<sup>6</sup> Gli attestati stranieri sulla frequenza della formazione periodica, seguita completamente o parzialmente nel corso di un impiego o di un'occupazione presso un'impresa domiciliata all'estero, sono riconosciuti come equivalenti se chi li ha rilasciati è un offerente di formazione periodica riconosciuto in uno Stato membro dell'Unione europea o in un altro Stato dello Spazio Economico Europeo.

<sup>9</sup> RS 741.51

**Spiegazioni:**

Nell'era attuale, caratterizzata da una rapida evoluzione, l'apprendimento continuo è più importante che mai. Già ora, per i conducenti professionali in Svizzera vi sono diverse offerte di formazione periodica professionale fondate però su basi volontarie. In futuro, i conducenti professionali dovranno perfezionarsi periodicamente per riattualizzare le conoscenze di base necessarie all'esercizio della professione.

La direttiva 2003/59/CE consente di stabilire dei centri di interesse laddove sussistano esigenze in base a informazioni dell'esperienza pratica, analisi di infortuni o desideri da parte dei conducenti o dei loro datori di lavoro. Deve essere quindi stabilito un sistema aperto con un piano didattico quadro. Oltre a una parte obbligatoria dei contenuti didattici (ad es. sicurezza del traffico, consumo di carburante) possono essere inserite tematiche ad hoc, importanti per determinati gruppi di conducenti ("materie a scelta"). La formazione periodica deve essere concepita in modo da non essere considerata soltanto un mero esercizio obbligatorio. Deve essere strutturata in modo reale e consona alla situazione per dare la possibilità ai partecipanti di applicare le proprie esperienze pratiche. Contrariamente alla formazione di base, nella formazione periodica professionale non sono previsti esami. Al fine di garantirne la qualità, nella concezione dei programmi si devono prevedere possibilità di controllo del successo dell'insegnamento.

La durata complessiva di 35 ore in cinque anni ripartita in unità di almeno 7 ore è prescritta dalla direttiva 2003/59/CE. Secondo le esigenze del ramo, rispettivamente delle imprese di trasporto, possono dunque essere offerti corsi giornalieri o settimanali, tenuto conto che, dal punto di vista pedagogico (formazione periodica permanente, effetto ripetitivo) sono da preferire i corsi giornalieri. Per prorogare il CAPTM o il CAPTP è richiesta una formazione periodica di 35 ore (= 5 giornate di formazione periodica). Chi voglia prorogare il CAPTM e il CAPTP deve, per entrambi gli attestati, seguire complessivamente 56 ore (corrispondono a 8 giornate formative). Certi temi importanti per entrambe le categorie non devono essere seguiti due volte, ma per entrambe le categorie è necessario frequentare i perfezionamenti specifici. Nella scelta dei temi di formazione periodica bisogna tener conto che devono essere considerati sia il trasporto delle persone, sia quello delle merci.

Partendo dalle medesime tariffe come per la formazione di base, la formazione periodica (35 ore entro 5 anni) costa circa 2'250 franchi (1'250 franchi più 1'000 franchi di perdita di guadagno), esclusi i costi per trasporto e vitto.

Assolta completamente la formazione periodica, è prorogato di cinque anni il termine del codice iscritto nella licenza di condurre. Poiché succedono sempre imprevisti che impediscono di seguire la formazione periodica entro i termini (malattia, mancanza di posto, ecc.) è data la possibilità di frequentare il corso, entro i cinque mesi dalla scadenza del termine, senza perdere l'autorizzazione ad eseguire il trasporto professionale di persone o di merci. Trascorso infruttuosamente questo termine, bisogna seguire la formazione periodica completa per poter ricevere nuovamente l'attestato di competenza professionale. La licenza di condurre resta valida, ma non per i trasporti professionali.

**Art. 12** Centri di formazione per conducenti professionali

<sup>1</sup> I centri di formazione di base sono competenti per l'esecuzione della formazione di base e lo svolgimento degli esami. I centri di formazione di base devono esaminare anche i candidati che non hanno parzialmente o completamente formato.

<sup>2</sup> I centri di formazione di base e i centri di formazione periodica sono competenti per l'esecuzione della formazione periodica.

<sup>3</sup> Essi devono essere riconosciuti dall'USTRA. L'atto di riconoscimento è rilasciato se:

- a. la direzione garantisce una gestione irreprensibile del centro di formazione e una sorveglianza competente dell'insegnamento;
- b. il centro di formazione dispone di docenti sufficienti giusta l'articolo 13;
- c. sono a disposizione un locale e materiale confacente all'insegnamento come anche veicoli adatti alla formazione;
- d. esiste un programma di formazione idoneo in cui sono precisate le materie insegnate conformemente all'allegato e indicati il piano d'esecuzione e i metodi d'insegnamento;
- e. è gestito un sistema di garanzia della qualità dell'insegnamento delle materie e della realizzazione degli obiettivi della formazione di base e/o della formazione periodica.

<sup>4</sup> I centri di formazione di base devono disporre anche di un piano d'esame conforme al regolamento d'esame.

<sup>5</sup> L'USTRA revoca l'autorizzazione per una durata limitata o illimitata, se le condizioni per il riconoscimento non sono più date o se il centro di formazione non ha più tenuto corsi di formazione o formazione periodica da oltre due anni.

<sup>6</sup> Il centro di formazione deve garantire che i docenti siano ben formati sul più recente stato delle prescrizioni per la formazione di base e la formazione periodica.

**Spiegazioni:**

I centri di formazione di base possono offrire tutto il corso della formazione di base oppure singoli moduli della medesima nonché moduli di formazione periodica professionale. Devono svolgere l'esame a coronamento della formazione di base. Poiché deve essere predisposto in modo unitario (ev. in base a un pool di domande centrali ed ev. elettronicamente), l'esame può senz'altro vertere su tutti gli ambiti delle conoscenze. I centri di formazione periodica

professionale offrono solo moduli di formazione periodica e quindi non svolgono esami.

La direttiva 2003/59/CE prescrive che i centri per la formazione iniziale e per la formazione periodica devono chiedere l'ammissione all'autorità competente. Questo implica l'obbligo di sorveglianza da parte dell'autorità nonché la possibilità di revocare l'ammissione qualora non fossero o non fossero più rispettate le condizioni. È una misura valida anche riguardo alla garanzia della qualità. L'USTRA si assume la funzione di vigilanza. Può delegare il compito ad altri uffici e definire in istruzioni specifiche i criteri di ammissione, le esigenze e i sistemi per garantirne la qualità.

### **Art. 13** Corpo didattico

<sup>1</sup> Chi vuole essere attivo come docente in un centro di formazione necessita di un'autorizzazione del Cantone di domicilio valida per tutta la Svizzera.

<sup>2</sup> Va fatta distinzione tra le seguenti autorizzazioni:

- a. docenti di classe: corpo didattico che accompagna i partecipanti durante tutta la formazione ed è coresponsabile della preparazione all'esame;
- b. docenti specialisti: corpo didattico che insegna le singole materie;
- c. istruttori di pratica: corpo didattico che accompagna i partecipanti durante le corse di formazione prescritte.

<sup>3</sup> Chi vuole acquisire un'autorizzazione per l'insegnamento deve avere compiuto 25 anni e presentare all'autorità competente del Cantone di domicilio una domanda corredata del curriculum vitae, di indicazioni concernenti l'attività precedente e dei certificati professionali.

<sup>4</sup> L'autorizzazione è rilasciata se il richiedente:

- a. comprova un'esperienza professionale di almeno tre anni e ha avuto una condotta tale da garantire l'esercizio irreprensibile della professione;
- b. può comprovare le necessarie conoscenze specialistiche come anche attitudini didattico-pedagogiche sufficienti;
- c. comprova, per un'autorizzazione come docente di classe, una formazione riconosciuta nell'ambito della formazione degli adulti (ad es. certificato FSEA livello I);
- d. è titolare, per un'autorizzazione come docente specialista, del permesso di formazione giusta l'articolo 20 capoverso 2 OAC o ha frequentato un corso equivalente;
- e. adempie, per un'autorizzazione d'istruttore di pratica, le esigenze giusta l'articolo 10 capoverso 3 lettere a e b oppure capoverso 4 lettere a e b.

<sup>5</sup> L'autorizzazione è valida per la formazione di base e per la formazione periodica.

#### **Spiegazioni:**

Poiché, nell'ambito della formazione di base e della formazione periodica professionale, il corpo didattico deve assumersi compiti di insegnamento diversificati, oltre alle qualifiche fondamentali sono diversificate anche le esigenze per le singole autorizzazioni. Valgono per la formazione di base e la formazione periodica professionali poiché in entrambi i blocchi di formazione sono trattati gli stessi temi ed è quindi soltanto una questione pedagogica o didattica ripartire l'insegnamento secondo i gruppi "principianti" o "avanzati".

### **Art. 14** Impiego di simulatori di guida

<sup>1</sup> Nel quadro della formazione di base possono essere impartite al massimo quattro delle dieci ore di lezione di guida in un simulatore di guida.

<sup>2</sup> Una parte della formazione periodica può essere impartita in simulatori di guida di alta qualità.

<sup>3</sup> Il permesso è rilasciato se il richiedente comprova che il simulatore di guida è idoneo a valutare il miglioramento del comportamento razionale di guida del candidato conducente in base alle norme della sicurezza, in particolare il controllo del veicolo in rapporto alle diverse condizioni del fondo stradale e al loro variare in funzione delle condizioni atmosferiche e dell'ora del giorno e della notte.

#### **Spiegazioni:**

La direttiva 2003/59/CE consente di effettuare una parte del corso di guida per la formazione e la formazione periodica in simulatori di guida. Questi ultimi però non sono ancora sufficientemente evoluti per poterli utilizzare sensatamente per la formazione periodica, come dimostrato dai risultati del progetto pilota RESPECT. Nel quadro di questo progetto, sono state impartite lezioni nel simulatore (FATRAN) per sondare le possibilità di utilizzare i simulatori nella formazione periodica dei conducenti professionali. Ecco la conclusione del rapporto finale: "Nella configurazione attuale, le lezioni non sono idonee alla formazione periodica dei conducenti professionali durante il corso di tre giorni." È pertanto necessario un lavoro di sviluppo per rispondere alle esigenze specifiche della formazione di base e della formazione periodica. Si tratta inoltre di chiarire le questioni dell'economicità: gli elevati costi d'investimento e d'esercizio richiedono calcoli dettagliati, in particolare per quanto concerne l'esercizio e lo sfruttamento. Quest'evoluzione deve essere sempre presa in considerazione, non da ultimo anche a causa della rarità dei terreni d'esercizio per gli autotreni. Più avanti nel

tempo può eventualmente essere istituito un gruppo di lavoro incaricato di definire per quali parti della formazione di base e della formazione periodica potrà essere sensato impiegare un simulatore (ad es. circolare con condizioni atmosferiche variate, in diverse ore del giorno e della notte, ecc., sotto l'aspetto della sicurezza stradale). Pertanto, in futuro l'ordinanza potrà permettere l'impiego di simulatori.

#### **Art. 15**            Compiti dei Cantoni

<sup>1</sup> I Cantoni:

- a. sorvegliano lo svolgimento della formazione di base e della formazione periodica;
- b. sorvegliano gli esami per l'ottenimento degli attestati di competenza;
- c. rilasciano e prorogano gli attestati di competenza;
- d. valutano le richieste d'ammissione dei centri di formazione presentate all'USTRA;
- e. decidono se tener conto delle formazioni complementari seguite all'estero;
- f. rilasciano il permesso per l'impiego di simulatori di guida (art. 55 cpv. 3 OAC), se sono adempiute le condizioni di cui all'articolo 14.

<sup>2</sup> Possono delegare l'esecuzione di questi compiti a terzi.

#### **Spiegazioni:**

I Cantoni sono responsabili del controllo della qualità e per questo impiegano supervisori, che esaminano le domande d'ammissione dei centri di formazione e in seguito controllano periodicamente la qualità della formazione di base e della formazione periodica, o esperti d'esame che vigilano sul corretto svolgimento degli esami.

Poiché i Cantoni non dispongono attualmente delle risorse necessarie per assumere questo compito di vigilanza, devono avere almeno la possibilità, come per la formazione in due fasi, di designare un altro servizio che organizzi l'introduzione dei supervisori o degli esperti d'esame, il coordinamento degli impieghi, l'analisi del feed-back, dei gruppi di lavoro per la valutazione dei simulatori, ecc.

#### **Art. 16**            USTRA

<sup>1</sup> L'USTRA può emanare istruzioni per l'esecuzione della presente ordinanza e, per evitare casi di rigore, permettere deroghe a singole disposizioni.

<sup>2</sup> Esso può delegare parzialmente o completamente a terzi il riconoscimento dei centri di formazione.

#### **Art. 17**            Disposizione penale

<sup>1</sup> Chi effettua trasporti di persone o di merci per cui è necessario un CAPTM o un CAPTP senza essere titolare della pertinente autorizzazione è punito con la multa o con l'arresto.

<sup>2</sup> Si applica l'articolo 100 numero 2 della legge federale del 19 dicembre 1958<sup>10</sup> sulla circolazione stradale.

#### **Art. 18**            Disposizioni transitorie

<sup>1</sup> Il CAPTM è iscritto, a richiesta, nella licenza di condurre delle persone che, prima del 1° settembre 2009, sono titolari della licenza di condurre della categoria C o della sottocategoria C1, senza formazione di base ed esame. Per le richieste presentate prima del 1° settembre 2009 il CAPTM è limitato al 31 agosto 2014. Per le richieste presentate successivamente, ma prima del 1° settembre 2014, il CAPTM è limitato a 5 anni. Per le richieste presentate a contare dal 1° settembre 2014, deve essere presentata la prova di una formazione periodica completa.

<sup>2</sup> Il CAPTP è iscritto, a richiesta, nella licenza di condurre delle persone che, prima del 1° settembre 2008 sono titolari della licenza di condurre della categoria D o della sottocategoria D1, che dà diritto di trasportare professionalmente, senza formazione di base né esame. Per le richieste presentate prima del 1° settembre 2008, il CAPTP è limitato al 31 agosto 2013. Per le richieste presentate successivamente, ma prima del 1° settembre 2013, il CAPTM è limitato a 5 anni. Per le richieste presentate a contare dal 1° settembre 2013 deve essere presentata la prova di una formazione periodica completa.

#### **Spiegazioni:**

Conformemente alla direttiva 2003/59/CE, la formazione di base per le categorie/sottocategorie D, DE, D1, D1E deve essere introdotta nel settembre 08 e per le categorie/sottocategorie C, CE, C1, C1E nel settembre 09. L'introduzione della nuova formazione deve essere scaglionata affinché la sua organizzazione sia più agevole. Se la licenza di condurre è acquisita, risp. è stata acquisita prima dei termini menzionati, vigono i diritti acquisiti.

L'obbligo della formazione periodica vale per tutti i conducenti professionali, vecchi e nuovi. Affinché il cambiamento di sistema non pregiudichi le offerte esistenti di formazione periodica né gli sforzi in favore della formazione periodica, i

<sup>10</sup> RS 741.01

corsi seguiti a contare dall'entrata in vigore dell'ordinanza possono essere computati nelle 35 ore richieste, purché il conducente sia passato al nuovo sistema e abbia fatto iscrivere nella licenza di condurre il codice previsto nell'articolo 4 capoverso 1.

Presupponendo che le deroghe di cui nell'articolo 2 concernano una piccola parte di conducenti attivi nel trasporto di merci e di persone, circa 50'000 vecchi conducenti delle categorie C, CE, C1, C1E e circa 6'000 vecchi conducenti delle categorie D, DE, D1 D1E dovranno seguire cinque giorni di formazione periodica ogni cinque anni.

#### **Art. 19** Entrata in vigore

<sup>1</sup> La presente ordinanza, fatti salvi i capoversi 2 e 3, entra in vigore il 1° settembre 2007.

<sup>2</sup> L'articolo 18 capoverso 1 entra in vigore il 1° settembre 2009.

<sup>3</sup> L'articolo 18 capoverso 2 entra in vigore il 1° settembre 2008.

<b>Allegato</b>		<b>Obiettivi di formazione e ambiti di conoscenze della formazione di base e della formazione periodica</b>	
<b>1. Formazione complementare per una guida razionale sulla base delle norme di sicurezza</b>			
Tutte le categorie e sottocategorie			
<b>1.1</b>	<b>Obiettivo: conoscenza delle caratteristiche del sistema di trasmissione per usarlo in modo ottimale</b>		
	Curve di coppia		
	Curve di potenza		
	Curve di consumo specifico del motore		
	Zona di uso ottimale del contagiri		
	Diagrammi di ricoprimento dei rapporti di trasmissione		
<b>1.2</b>	<b>Obiettivo: conoscenza delle caratteristiche tecniche e del funzionamento dei dispositivi di sicurezza per poter controllare il veicolo, minimizzarne l'usura e prevenire le anomalie di funzionamento</b>		
	Impianto freno a circuito doppio		
	Limiti dell'utilizzo di freni e rallentatore		
	Uso combinato di freni e rallentatore		
	Ricerca del miglior compromesso fra velocità e rapporto del cambio		
	Ricorso all'inerzia del veicolo		
	Utilizzo dei dispositivi di rallentamento e frenatura in discesa		
	Condotta in caso di avaria		
<b>1.3</b>	<b>Obiettivo: capacità di ottimizzare il consumo di carburante</b>		
	Attuazione delle cognizioni di cui ai punti 1.1 e 1.2.		
<b>Categorie C e CE come anche sottocategorie C1 e C1E</b>			
<b>1.4</b>	<b>Obiettivo: capacità di caricare il veicolo rispettando i principi di sicurezza e di corretta utilizzazione del veicolo</b>		
	Forze agenti sui veicoli in movimento		
	Uso dei rapporti del cambio di velocità in funzione del carico del veicolo e delle caratteristiche stradali		
	Calcolo del carico utile di un veicolo o di un complesso di veicoli		
	Calcolo del volume totale		
	Ripartizione del carico		
	Conseguenze del sovraccarico assiale		
	Stabilità del veicolo e baricentro		

	Tipi di imballaggio e supporto del carico
	Principali categorie di merci bisognose di stivaggio
	Tecniche di ancoraggio e di stivaggio
	Uso delle cinghie di stivaggio
	Verifica dei dispositivi di stivaggio
	Uso delle attrezzature di movimentazione
	Montaggio e smontaggio delle coperture telate
<b>Categorie D e DE come anche sottocategorie D1 e D1E</b>	
<b>1.5</b>	<b>Obiettivo: capacità di garantire la sicurezza e il comfort dei passeggeri</b>
	Calibrazione dei movimenti longitudinali e trasversali
	Giusto comportamento nel traffico
	Posizionamento sul fondo stradale
	Fluidità della frenata
	Dinamica dello sbalzo
	Uso d'infrastrutture specifiche (spazi pubblici, corsie riservate)
	Gestione delle situazioni di conflitto fra la guida in sicurezza e le altre funzioni del conducente
	Interazione con i passeggeri
	Specificità del trasporto di determinati gruppi di persone (portatori di handicap, bambini)
<b>1.6</b>	<b>Obiettivo: capacità di caricare il veicolo rispettando i principi di sicurezza e di corretta utilizzazione del veicolo</b>
	Forze agenti sui veicoli in movimento
	Uso dei rapporti del cambio di velocità in funzione del carico del veicolo e delle caratteristiche stradali
	Calcolo del carico utile di un veicolo o di un complesso di veicoli
	Ripartizione del carico
	Conseguenze del sovraccarico assiale
	Stabilità del veicolo e baricentro
<b>2. Applicazione della normativa</b>	
<b>Tutte le categorie e sottocategorie</b>	
<b>2.1</b>	<b>Obiettivo: conoscenza del contesto sociale dell'autotrasporto e della relativa regolamentazione</b>
	Prescrizioni sulla durata del lavoro e del riposo, incl. uso del cronotachigrafo
	Diritti e doveri del conducente in materia di formazione di base e formazione periodica
	Conoscenza del contesto relativo alle assicurazioni sociali
<b>Categorie C e CE come anche sottocategorie C1 e C1E</b>	
<b>2.2</b>	<b>Obiettivo: conoscenza della regolamentazione relativa al trasporto di merci</b>
	Licenze per l'esercizio dell'attività
	Obblighi previsti dai contratti standard per il trasporto di merci
	Redazione dei documenti che costituiscono il contratto di trasporto
	Autorizzazioni al trasporto internazionale
	Obblighi previsti nel quadro della CMR <sup>11</sup>
	Redazione della lettera di vettura internazionale
	Attraversamento delle frontiere
	Commissionari di trasporto
	Documenti particolari di accompagnamento delle merci
<b>Categorie D e DE come anche sottocategorie D1 e D1E</b>	

<sup>11</sup> Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada

<b>2.3</b>	<b>Obiettivo: conoscenza della regolamentazione relativa al trasporto di persone</b>
	Trasporto di gruppi specifici di persone
	Dotazioni di sicurezza a bordo di autobus
	Cinture di sicurezza
	Carico del veicolo
<b>3. Salute, sicurezza stradale e sicurezza ambientale, servizi, logistica</b>	
<b>Tutte le categorie e sottocategorie</b>	
<b>3.1</b>	<b>Obiettivo: sensibilizzazione ai pericoli della strada e agli infortuni sul lavoro</b>
	Tipologia degli infortuni sul lavoro nel settore dei trasporti
	Statistiche sugli incidenti stradali
	Infortuni della circolazione impicanti autocarri, autobus e furgoncini
	Perdite in termini umani e danni materiali ed economici
<b>3.2</b>	<b>Obiettivo: capacità di prevenire la criminalità ed il traffico di clandestini</b>
	Informazioni generali
	Implicazioni per i conducenti
	Misure preventive
	Promemoria verifiche
	Normativa in materia di responsabilità degli autotrasportatori
<b>3.3</b>	<b>Obiettivo: capacità di prevenire i rischi fisici</b>
	Principi di ergonomia
	Movimenti e posture a rischio
	Condizione fisica
	Esercizi di mantenimento
	Protezione individuale
<b>3.4</b>	<b>Obiettivo: consapevolezza dell'importanza dell'idoneità fisica e mentale</b>
	Principi di un'alimentazione sana ed equilibrata
	Effetti dell'alcool, dei medicinali e degli stupefacenti
	Effetti dell'affaticamento e dello stress
	Ciclo di base attività lavorativa/riposo
<b>3.5</b>	<b>Obiettivo: condotta nelle situazioni di emergenza</b>
	Valutare la situazione
	Evitare di aggravare l'incidente
	Chiamare soccorsi
	Prestare assistenza e primo soccorso ai feriti
	Condotta in caso di incendio (evacuazione degli occupanti /dei passeggeri)
	Garantire la sicurezza di tutti i passeggeri
	Condotta in caso di aggressione
	Compilazione del verbale di incidente
<b>3.6</b>	<b>Obiettivo: capacità di comportarsi in modo da valorizzare l'immagine dell'azienda</b>
	Importanza della qualità della prestazione del conducente per l'impresa
	Pluralità dei ruoli del conducente
	Pluralità degli interlocutori del conducente
	Manutenzione del veicolo
	Organizzazione del lavoro
	Conseguenze delle vertenze sul piano commerciale e finanziario
<b>Categorie C e CE come anche sottocategorie C1 e C1E</b>	
<b>3.7</b>	<b>Obiettivo: conoscenza del contesto economico</b>
	L'autotrasporto rispetto agli altri modi di trasporto (concorrenza, spedizionieri)
	Diverse attività connesse all'autotrasporto
	Organizzazione dei principali tipi di impresa di trasporti
	Diversi trasporti specializzati (autocisterne, ecc.)
	Evoluzioni del settore

<b>Categorie E e DE come anche sottocategorie D1 e D1E</b>	
<b>3.8</b>	<b>Obiettivo: conoscenza del contesto economico</b>
	L'autotrasporto di persone rispetto ai diversi modi di trasporto di persone (ad es. ferrovia)
	Attività connesse all'autotrasporto di persone
	Attraversamento delle frontiere (trasporto internazionale)
	Organizzazione dei principali tipi di impresa di autotrasporto di persone