



15.456

Iniziativa parlamentare

Innalzare da 70 a 75 anni l'età della visita di controllo periodica del medico di fiducia per i conducenti anziani

Rapporto esplicativo della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale (CTT-CN)

del 31 ottobre 2016

(procedura di consultazione)

Compendio

La legge sulla circolazione stradale (LCStr) e l'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC) vanno modificate in modo che la visita medica biennale destinata a stabilire l'idoneità alla guida dei titolari di una licenza di condurre per veicoli di categorie non professionali abbia luogo soltanto a partire dai 75 anni anziché a partire dai 70 anni, come avviene attualmente.

Rapporto esplicativo

1 Punti essenziali del progetto

1.1 Situazione iniziale

Attualmente i titolari di una licenza di condurre di veicoli di categorie non professionali devono sottoporsi ogni due anni a partire dai 70 anni a una visita medica d'idoneità alla guida. Il medico verifica se la persona interessata soddisfa i requisiti medici minimi ai fini di una guida sicura di veicoli a motore. Con l'iniziativa parlamentare 15.456 del 18 giugno 2015, il consigliere nazionale Maximilian Reimann chiede di innalzare questo limite di età da 70 a 75 anni. Egli motiva la sua richiesta adducendo che i Paesi limitrofi Germania, Francia e Austria non conoscono una visita medica di questo tipo. Questi Stati fanno affidamento sul senso di responsabilità degli anziani. Stando alle statistiche questi anziani non causerebbero peraltro un numero maggiore di incidenti degli anziani svizzeri. Questi ultimi risulterebbero quindi discriminati a causa della visita medica rispetto ai conducenti anziani stranieri. A titolo di compensazione la Confederazione dovrebbe sostenere gli anziani nel decidere quando intendono smettere di guidare.

Il 16 novembre 2015 la CTT-N ha esaminato l'iniziativa in via preliminare e sentito l'autore della stessa. Essa chiede con 15 voti contro 9 di non dare seguito all'iniziativa. La minoranza condivide la motivazione dell'autore dell'iniziativa precedentemente illustrata, mentre la maggioranza intende mantenere l'attuale limite di età, ritenendo che la visita medica d'idoneità alla guida permetta di individuare tempestivamente eventuali pregiudizi per la circolazione stradale e di reagirvi adeguatamente. Ciò consentirebbe di mantenere la mobilità degli anziani il più a lungo possibile evitando incidenti. Secondo la maggioranza della Commissione le visite non rappresentano una discriminazione e hanno luogo al momento giusto.

Contrariamente alla proposta della sua Commissione, il Consiglio nazionale ha dato seguito all'iniziativa il 16 dicembre 2015 (97 voti contro 82).

La CTT-S ha trattato questa iniziativa parlamentare nella seduta del 14 aprile 2016 proponendo alla sua Camera, con 6 voti contro 3, di non aderire alla decisione di entrata in materia del Consiglio nazionale. La maggioranza della Commissione è del parere che una visita medica periodica volta a constatare l'idoneità alla guida vada intesa come un importante provvedimento preventivo che permette di stabilire l'idoneità alla guida dei conducenti anziani. La minoranza ha per contro ribadito che oggi le persone in età avanzata sono più sane e sarebbe pertanto opportuno innalzare il limite di età dei controlli medici periodici da 70 a 75 anni.

L'8 giugno 2016 il Consiglio degli Stati si è espresso contro la proposta della sua Commissione allineandosi, con 22 contro 19 voti, alla decisione del Consiglio

nazionale di dare seguito all'iniziativa. La CTT-N è stata quindi incaricata di elaborare un progetto (art. 111 cpv. 1 della legge del 13 dicembre 2002¹ sul Parlamento).

Nella seduta del 30 agosto 2016 la CTT-N si è occupata dell'iniziativa deliberando il prosieguo dei lavori. Con 23 voti contro 0 e 1 astensione ha deciso di modificare la prima frase dell'articolo 15d capoverso 2 della legge del 19 dicembre 1958² sulla circolazione stradale (LCStr) (innalzamento del limite di età) e di mantenere inalterato l'articolo 2a LCStr, dato che per i conducenti anziani è già in corso una campagna di sensibilizzazione. Infine la Commissione ha incaricato l'Amministrazione di elaborare un progetto preliminare.

Il 31 ottobre 2016 la CTT-N ha adottato con 17 voti contro 0 e 5 astensioni il progetto preliminare e incaricato l'Ufficio federale delle strade di indire la consultazione.

1.2 La normativa proposta

I titolari di licenza di condurre delle categorie non professionali dovranno sottoporsi ogni due anni a un esame medico di idoneità alla guida a partire dal 75° anno di età, anziché dal 70°, come previsto nella normativa attuale.

1.3 Motivazione e valutazione della soluzione proposta

La modifica proposta della LCStr adempie all'oggetto dell'iniziativa, ossia innalzare il limite di età per l'esame medico di idoneità alla guida.

L'iniziativa chiede inoltre alla Confederazione di favorire la responsabilità individuale degli anziani, permettendo loro di decidere autonomamente quando smettere di guidare. A tal fine non è necessario modificare la legge, ma è sufficiente applicare il vigente articolo 2a LCStr, secondo cui la Confederazione promuove la sicurezza della circolazione mediante campagne di sensibilizzazione e altre attività di prevenzione, una disposizione, questa, che contempla attività di promozione della responsabilità individuale dei cittadini anziani. L'Amministrazione federale, tuttavia, non conduce direttamente quasi alcuna campagna, ma demanda tale compito al Fondo di sicurezza stradale (FSS), un ente di diritto pubblico della Confederazione incaricato per legge³ di promuovere misure di prevenzione degli incidenti stradali rivolte a tutte le fasce d'età e categorie di utenti.

L'innalzamento del limite di età dell'esame medico per i conducenti non professionisti ha ovviamente ripercussioni anche sugli ultracinquantenni titolari di licenza di condurre professionale, che in futuro dovranno sottoporsi ogni due anni a visita medica soltanto a partire dal 75° anno di età; attualmente il passaggio dalla frequenza triennale a quella biennale avviene al compimento dei 70 anni. Questo perché per gli autisti di professione è previsto un esame medico di idoneità alla guida ogni

¹ RS 171.10

² RS 741.01

³ V. legge federale concernente un contributo alla prevenzione degli infortuni nella circolazione stradale (legge sul contributo alla prevenzione degli infortuni; RS 741.81)

cinque anni, che si riducono a tre dal 50° anno di età in poi, mentre per i conducenti anziani vigono prescrizioni uniformi per tutte le categorie di licenza di condurre.

1.4 Diritto comparato e rapporto con il diritto europeo

La proposta è compatibile con il diritto dell'UE. Le patenti di guida rilasciate dagli Stati membri, a differenza di quelle svizzere, hanno validità limitata. Gli Stati membri hanno facoltà di subordinarne il rinnovo a una verifica del rispetto delle norme mediche minime⁴. Su 28 Stati membri, 21 hanno fatto ricorso a questa possibilità, 19 dei quali inserendo l'obbligo di visita medica: in 2 casi⁵ a partire dai 75 anni, in 4⁶ dopo i 70 e negli altri 13⁷ con limiti di età inferiori⁸.

1.5 Attuazione

L'articolo 27 capoverso 1 dell'ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (OAC)⁹ esplicita l'obbligo di sottoporsi a una visita medica di idoneità alla guida. Per attuare la modifica proposta della LCStr è necessario elevare il limite di età da 70 a 75 anni compiuti previsto alla lettera b di suddetta disposizione nonché nelle norme riguardanti i medici autorizzati a effettuare tali visite (art. 5a^{bis} cpv. 1 lett. a e lett. f dell'allegato 1^{bis} OAC).

L'esecuzione delle disposizioni relative alle visite mediche di idoneità alla guida compete alle autorità cantonali preposte (solitamente gli Uffici cantonali della circolazione), che convocano i titolari di licenza di condurre e, sulla base del referto, decidono in merito alla loro idoneità a guidare.

2 Commento ai singoli articoli

Art. 15d cpv. 2, primo periodo

I titolari di licenza di condurre delle categorie non professionali dovranno iniziare a sottoporsi alle visite mediche biennali di idoneità alla guida a partire dal compimento dei 75 anni, anziché dei 70 attualmente previsti.

⁴ Art. 7 par. 2 lett. a e par. 3 della Direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006 concernente la patente di guida, GU L 403 del 30.12.2009, p. 18.

⁵ Danimarca e Paesi Bassi.

⁶ Cipro, Finlandia, Irlanda e Slovenia.

⁷ Estonia, Grecia, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Polonia, Portogallo, Repubblica Ceca, Romania, Slovacchia, Spagna e Ungheria.

⁸ Fonte: Anu Siren e Sonja Hausteijn: Driving licences and medical screening in old age: Review of literature and European licensing policies, in: *Journal of Transport & Health* 2 (2015), p. 74.

⁹ RS 741.51

Art. 109 Disposizione transitoria della modifica del xx.xx.2017

Scopo della norma transitoria è impedire per esempio che una persona di 74 anni, sottoposta a visita medica poco prima dell'entrata in vigore del nuovo limite, sia costretta a ripeterla a 75 anni, riducendo così la cadenza biennale; in virtù di questa disposizione effettuerà la visita successiva a 76 anni.

3 Ripercussioni

3.1 Ripercussioni per la Confederazione

3.1.1 Ripercussioni finanziarie derivanti da adattamenti informatici

La proposta comporta per la Confederazione l'adattamento del Registro delle autorizzazioni a condurre (FABER) e del Registro automatizzato delle misure amministrative (ADMAS). I costi derivanti possono essere finanziati mediante il bilancio ordinario dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) competente per i registri.

3.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale

La modifica proposta della LCStr non ha ripercussioni sull'organico della Confederazione.

3.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna

La proposta prevede l'adattamento dei sistemi informatici delle autorità di esecuzione cantonali, per un costo complessivo per l'intera Svizzera di 150 000 franchi circa, stimato sulla base di esperienze analoghe.

Posticipando di cinque anni la prima convocazione dei conducenti non professionisti a visita medica e il momento in cui s'intensifica la frequenza dei controlli per gli autisti di professione, diminuisce il numero di persone esaminate e con loro gli oneri per le autorità cantonali (p. es. valutazione del referto).

Il progetto non ha ripercussioni su Comuni, città, agglomerati e regioni di montagna.

3.3 Ripercussioni per l'economia

Per cinque anni i conducenti ultrasettantenni potranno risparmiare le spese legate alle visite mediche di idoneità alla guida (circa 300 franchi a persona).

Posticipando di cinque anni l'inizio dell'obbligo di visita medica per i conducenti non professionisti e il momento in cui s'intensifica la frequenza dei controlli per gli

autisti di professione, diminuisce il numero di persone esaminate, con conseguente riduzione degli introiti per i medici.

Il progetto non ha ripercussioni sulle casse malati, non coprendo queste i costi delle visite mediche d'idoneità alla guida.

3.4 Ripercussioni per la società

Non è possibile determinare con precisione le eventuali ripercussioni del progetto sulla sicurezza stradale: questo sia perché gli incidenti sono un fenomeno scarsamente prevedibile ed è quindi complicato stimare in anticipo il coinvolgimento di una persona, sia perché è difficile prevedere le circostanze che portano un anziano a decidere di propria iniziativa quando smettere di guidare. Non si possono formulare previsioni precise nemmeno riguardo alle ripercussioni sulla mobilità della fascia di popolazione interessata.

3.5 Ripercussioni per l'ambiente

Il progetto non ha ripercussioni significative sull'ambiente.

4 Aspetti giuridici

4.1 Costituzionalità

La modifica proposta della LCStr si fonda, al pari della stessa legge, sull'articolo 82 della Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 18 aprile 1999 (Cost.)¹⁰, che conferisce alla Confederazione la competenza di emanare prescrizioni sulla circolazione stradale.

4.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

La modifica proposta della LCStr non tocca nessun obbligo internazionale della Svizzera, e in particolare né l'Accordo del 21 giugno 1999¹¹ tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (Accordo sui trasporti terrestri) né la Convenzione di Vienna dell'8 novembre 1968¹² sulla circolazione stradale.

¹⁰ RS 101

¹¹ RS 0.740.72

¹² RS 0.741.10

4.3 Forma dell'atto

In virtù dell'articolo 164 capoverso 1 Cost., tutte le disposizioni importanti che contengono norme di diritto vanno emanate sotto forma di legge federale. La modifica della LCStr qui richiesta segue quindi la procedura ordinaria.

4.4 Protezione dei dati

La proposta non ha ripercussioni sulla protezione dei dati.