



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Berna, 19 dicembre 2025

## **Revisione parziale dell'ordinanza sull'ammis- sione alla circolazione relativamente al corso di teoria della circolazione**

### **Ordinanza dell'USTRA sul corso di teoria della circolazione (OCTC)**

#### Rapporto sui risultati della consultazione

# Indice

<b>1</b>	<b>Introduzione.....</b>	<b>4</b>
1.1	Situazione iniziale.....	4
1.2	Contenuto del progetto.....	4
1.3	Svolgimento della procedura di consultazione.....	4
<b>2</b>	<b>Pareri .....</b>	<b>5</b>
2.1	Pareri pervenuti .....	5
2.2	Analisi dei pareri.....	6
<b>3</b>	<b>Il progetto in dettaglio .....</b>	<b>7</b>
3.1	Modifica dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (AP-OAC) .....	7
3.1.1	Completamento del CTC prima dell'esame teorico di base (domanda 1) .....	7
3.1.2	Frequenza del CTC al più presto sei mesi prima dell'età minima richiesta (domanda 2) .....	11
3.1.3	Controllo qualità del CTC e degli strumenti didattici (domanda 3) .....	14
3.1.4	Contenuti del CTC come materia dell'esame teorico di base (domanda 4).....	17
3.2	Nuova ordinanza dell'USTRRA sul corso di teoria della circolazione (OCTC) (domanda 5) .....	19
3.3	Altre osservazioni (domanda 6) .....	24
	<b>Allegato: Partecipanti alla consultazione .....</b>	<b>30</b>

## **Sintesi dei principali risultati**

Il progetto di revisione è stato accolto in modo prevalentemente positivo; ha in particolare riscosso ampio consenso l'integrazione nel CTC delle tematiche legate ai sistemi di assistenza alla guida (ADAS) e di guida automatizzata, come pure la futura verifica di apprendimento dei contenuti del CTC nelle domande dell'esame teorico di base (ETB). I partecipanti hanno in particolare sottolineato quanto sia importante incorporare i nuovi contenuti del CTC nell'ETB al fine di consolidare quanto appreso e motivare maggiormente il gruppo target a riflettere su questi temi: così facendo si rafforza al contempo il CTC e la riflessione sulle questioni legate alla sensibilità alla guida. Per migliorare la sicurezza stradale è fondamentale includere gli ADAS nel programma di formazione, evidenziando i vantaggi, ma anche i limiti di questi sistemi. È stato inoltre sottolineato che, si apprezza, lo spostamento del CTC prima dell'esame teorico di base richiederà adeguamenti degli applicativi per i quali dovrà essere messo a disposizione un sufficiente lasso di tempo.

Le critiche si sono limitate a specifici aspetti del progetto. Numerosi partecipanti hanno espresso perplessità riguardo al controllo qualità degli strumenti didattici da parte dei Cantoni, attività che nella pratica non può essere compito loro. Il controllo qualità deve avvenire a livello nazionale. È quindi indispensabile che tale compito sia delegato, per esempio all'asa. È stato pure criticato il fatto che i contenuti da imparire nell'ambito del CTC siano molto vasti. In alternativa è stato proposto di aumentare il numero totale di ore del CTC o di ponderare secondo una scala di priorità i contenuti importanti da trasmettere.

# 1 Introduzione

## 1.1 Situazione iniziale

Le istruzioni relative al corso di teoria della circolazione vigenti dal 1° gennaio 2021 sono state adattate dall'Ufficio federale delle strade (USTRA) l'ultima volta nel 2020, in concomitanza con l'entrata in vigore del primo pacchetto di revisione delle prescrizioni sulla licenza di condurre. Già allora, i lavori e principalmente la consultazione degli stakeholder avevano evidenziato la necessità di rielaborare integralmente le istruzioni. In futuro, il CTC non sarà più disciplinato sotto forma di istruzioni bensì in un'ordinanza dell'USTRA, in ottemperanza a una sentenza del Tribunale federale<sup>1</sup>, secondo la quale gli obblighi contenuti in istruzioni dell'USTRA non sono giuridicamente vincolanti in quanto questi testi non possono essere pubblicati in conformità alla legge sulle pubblicazioni ufficiali (LPubb)<sup>2</sup>.

## 1.2 Contenuto del progetto

Con la presente revisione parziale dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC)<sup>3</sup> si propone di anticipare la frequenza del CTC a prima dell'esame teorico di base (ETB), ripristinando il sistema adottato fino al 2003. Nella prospettiva attuale appare più utile e opportuno che il CTC venga completato prima di sostenere l'ETB. I candidati alla licenza di condurre affronteranno così già nel CTC temi quali i propri motivi di guida, i sistemi di assistenza alla guida (detti anche ADAS) e di guida automatizzata, prima ancora di iniziare a fare pratica dopo aver superato l'esame di teoria. Inoltre, potranno essere istruiti fin dall'inizio sull'intero percorso formativo. Essendo il CTC un elemento centrale di questo percorso, l'apprendimento dei suoi contenuti deve poter essere verificato nelle domande dell'ETB, altro punto proposto dal presente progetto. Per impedire che la frequenza del CTC avvenga in età troppo giovane e che trascorra quindi un intervallo di tempo inutilmente lungo tra formazione ed esame, si è previsto che il CTC possa essere frequentato al più presto sei mesi prima dell'età minima richiesta. Si è inoltre proposto che spetti ai Cantoni, nel quadro del loro obbligo di sorveglianza secondo l'articolo 24 dell'ordinanza sui maestri conducenti (OMaeC)<sup>4</sup>, garantire la qualità del corso di teoria della circolazione e dei relativi strumenti didattici, con facoltà di delegare a terzi questa responsabilità.

## 1.3 Svolgimento della procedura di consultazione

La procedura di consultazione è stata avviata dal Consiglio federale il 7 giugno 2024 e si è conclusa il 30 settembre 2024. Sono stati invitati a parteciparvi i Cantoni, i partiti rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali dell'economia e altre parti interessate. Ai destinatari della consultazione sono stati messi a disposizione i seguenti documenti<sup>5</sup>:

- lettera d'accompagnamento per l'avvio della procedura di consultazione;
- disegno di modifica dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC);
- disegno di ordinanza dell'USTRA sul corso di teoria della circolazione (OCTC);
- rapporto esplicativo concernente la revisione parziale dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione relativamente al corso di teoria della circolazione e all'ordinanza dell'USTRA sul corso di teoria della circolazione (OCTC)
- tavola sinottica delle modifiche previste all'OAC;
- modulo di risposta contenente il questionario;
- elenco dei destinatari.

Erano fra gli oggetti in consultazione anche un disegno di modifica dell'OSStr e uno dell'OMD. Poiché al termine della consultazione i due progetti saranno rielaborati in due procedure distinte, per l'analisi dei

<sup>1</sup> [Sentenza collegata 2C\\_75 2019 e 2C\\_76 2019 del 12 novembre 2019](#)

<sup>2</sup> Legge del 18 giugno 2004 sulle pubblicazioni ufficiali (LPubb; RS **170.512**)

<sup>3</sup> Ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione (OAC; RS **741.51**).

<sup>4</sup> Ordinanza del 28 settembre 2007 sui maestri conducenti (OMaeC; RS **741.522**)

<sup>5</sup> I documenti in parola sono reperibili sul sito Internet della Cancelleria federale all'indirizzo: [www.admin.ch](http://www.admin.ch) > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2024 > DATEC > [Procedura di consultazione 2024/50](#).

risultati sono stati stilati due rapporti a sé stanti. Il presente rapporto si riferisce unicamente alle risposte in merito all'OAC.

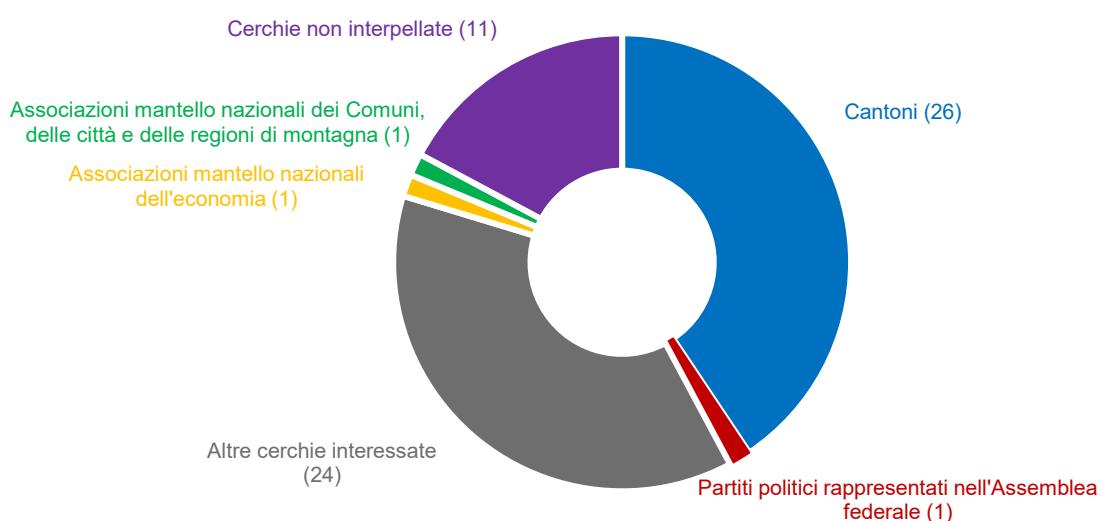
## 2 Pareri

### 2.1 Pareri pervenuti

Alla consultazione sono stati invitati a partecipare, in totale, 163 (26 Cantoni, 11 partiti rappresentati nell'Assemblea federale, 11 associazioni mantello nazionali e altre 115 cerchie interessate). Di questi, **53 interpellati<sup>6</sup>** hanno fatto pervenire **un parere entro il termine previsto**, tra cui tutti i 26 Cantoni e 1 partito politico<sup>7</sup>. Non hanno fatto pervenire un parere 110 interpellati, tra cui i destinatari aggiunti a quelli della consultazione sull'OSStr e le istituzioni del settore della ricerca e della formazione interpellate.

Oltre ai 53 pareri espressi dai destinatari in elenco, **11 sono pervenuti da diverse cerchie non interpellate**. In totale sono quindi pervenuti **64 pareri**.

**Fig. 1: Pareri pervenuti**



***n = 64 pareri***

I pareri sono stati presentati nella maggior parte dei casi a mezzo del modulo di risposta fornito. Il questionario, contenente 6 domande e strutturato in base alle proposte di modifica dell'OAC e alla nuova ordinanza dell'USTRA sul corso di teoria della circolazione (OCTC), comprendeva una parte quantitativa (in cui spuntare «Sì», «NO» o «Nessun parere / Non pertinente») e una parte qualitativa (in cui formulare osservazioni o proposte di modifica). In alcuni casi i partecipanti hanno formulato le proprie richieste solo nella lettera d'accompagnamento (senza questionario), in altri le hanno ribadite più volte (p. es. nel questionario e nella lettera di accompagnamento). Diversi pareri avevano lo stesso contenuto o erano formulati in modo praticamente identico.

<sup>6</sup> Hanno esplicitamente rinunciato a esprimere un parere 3 interpellati, nello specifico l'Associazione dei Comuni Svizzeri (SGV), l'Unione svizzera degli imprenditori (SAV) e RoadCross Svizzera. La Coordinazione svizzera dei pompieri (CSP) ha comunicato per e-mail che è d'accordo con i cambiamenti nella misura in cui la concernono. Non avendo tuttavia precisato quali intendesse, il suo parere non ha potuto essere preso in considerazione e non è stato quindi contato nei pareri pervenuti.

<sup>7</sup> Le pareri sono reperibili sul sito Internet delle autorità federali svizzere: [www.admin.ch](http://www.admin.ch) > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2024 > DATEC > Procedura di consultazione 2024/50 > [Pareri OAC](#). N.B. I pareri che sono stati presentati unicamente per e-mail o tramite modulo di contatto dell'USTRA non sono contenuti nel documento PDF contenente i pareri.

sì

NO

Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni / Proposta di modifica:

## 2.2 Analisi dei pareri

Dei 53 pareri fatti pervenire dai destinatari della consultazione, 51 sono stati presentati a mezzo del modulo di risposta. Tutti i 51 partecipanti che hanno risposto in questo modo hanno (parzialmente) compilato la sezione quantitativa del questionario, in cui si indicava se si era o meno d'accordo con le modifiche previste, se non si intendeva prendere posizione o non si era toccati dalla questione. I restanti 2 pareri (UDC e Suva) sono pervenuti per lettera. Nello suo scritto, l'UDC ha sottolineato quanto ritenga importante in ottica futura che i sistemi di assistenza alla guida e la guida automatizzata siano spiegati in maniera comprensibile durante le lezioni pratiche di guida al fine di migliorare la sicurezza stradale. Nel suo scritto, l'Istituto svizzero di assicurazione contro gli infortuni (Suva) ha comunicato di accogliere con favore le modifiche previste all'OAC. La Conferenza dei comandanti delle polizie cantonali della Svizzera (CCPCS) ha rimandato al parere della Comunità di lavoro dei capi della polizia stradale della Svizzera e del Principato del Liechtenstein (ACVS). La Società dei capi di polizia delle città svizzere (SCPCS) ha rimandato al parere della Conferenza delle diretrici e dei direttori di sicurezza delle città svizzere (CDSCS). Nelle note a piè di pagina si è di volta in volta precisato in che modo tali pareri sono stati presi in considerazione rispetto alla singola domanda ai fini dell'analisi quantitativa.

Degli 11 pareri fatti pervenire da diverse cerchie, 10 sono stati presentati a mezzo modulo di risposta. Tutti i 10 partecipanti che hanno risposto in questo modo hanno (parzialmente) compilato la sezione quantitativa del questionario, in cui si indicava se si era o meno d'accordo con le modifiche previste, se non si intendeva prendere posizione o non si era toccati dalla questione. I questionari della signora Sarah Dähler e dei signori Corsin Pfister e Markus Rohr sono stati contati come un solo parere, poiché identici a quello dell'AG Velo dei VERDI della città di Zurigo. L'11° parere (signor Othmar Erhart) è pervenuto tramite modulo di contatto dell'USTRA. Per questi pareri, la parte quantitativa del questionario è stata integrata, ove possibile, per analogia e considerata ai fini dell'analisi quantitativa.

L'analisi qualitativa è avvenuta nel quadro di un processo in più fasi, tenendo conto delle affermazioni riportate nel questionario e/o nella lettera d'accompagnamento. I pareri di contenuto analogo sono stati sintetizzati in modo da rispecchiare il pensiero dei diversi partecipanti. Le osservazioni ripetute e identiche di singoli partecipanti sono state considerate una sola volta. Un certo margine di imprecisione nel riassunto dei pareri e nell'assegnazione dei vari partecipanti alle varie affermazioni è tuttavia inevitabile. Il tenore esatto dei singoli pareri è reperibile nella documentazione completa della procedura di consultazione, consultabile al sito Internet della Cancelleria federale ([Pareri OAC](#)).

Ai fini dell'analisi qualitativa è stato utilizzato il seguente codice colore:

- Cantoni = **blu**;
- tutti i destinatari = nero;
- ulteriori pareri = **verde**;
- partecipanti che hanno spuntato più opzioni di risposta a singole domande nel questionario = **grassetto**.

### 3 Il progetto in dettaglio

#### 3.1 Modifica dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (AP-OAC)

##### 3.1.1 Completamento del CTC prima dell'esame teorico di base (domanda 1)

Siete d'accordo che il corso di teoria della circolazione debba essere completato prima di sostenere l'esame teorico di base (art. 13 cpv. 1<sup>er</sup> AP-OAC)?

#### Analisi quantitativa

	Sì	NO	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Sì	NO
1 Cantoni Partiti politici rappresentati nell'Assemblea	20	6	0	26	77%	23%
2 federale Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna <sup>8</sup>			0	0	0%	0%
3 gna <sup>9</sup> Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	0	0	0%	0%
4 Altre cerchie interessate 5.1 Organizzazioni intercantonal	3 <sup>10</sup>	0	2 <sup>10</sup>	5	60%	0%
5.2 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	9	2	3	14	64%	14%
5.3 Altre associazioni nazionali	2	0	0	2	100%	0%
5.4 Assicurazioni	1 <sup>11</sup>	0	1	2	50%	0%
5.5 Ricerca e formazione				0	0%	0%
5.6 Altro			1	1	0%	0%
5.7 Altri destinatari CTC				0	0%	0%
6 Ulteriori pareri	4	3 <sup>12</sup>	2	9	44%	33%
<b>Totale</b>	<b>39</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>60</b>	<b>65%</b>	<b>18%</b>

#### Analisi qualitativa: affermazioni chiave e richieste

**Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AI, AR, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, UCS, ACVS, CCPCS, asa, ACS, upi, L-drive, Pro Velo, stradasvizzera, TCS, Velosuisse, VFAS, ATA, FSC, Swissdrive, Cycla, FOR, Brunner, SBb

La modifica è accolta con favore. Così facendo si rafforza il corso di teoria della circolazione. Si dovranno comunque apportare degli adeguamenti agli applicativi e al CTC/PGS by sari.

AI, AR, NW, SZ,  
UR  
asa

Sensibilizzare all'uso dei sistemi di guida automatizzata e di assistenza alla guida migliora la sicurezza stradale. Il fatto che questi temi possano essere valutati durante l'esame teorico

FR

<sup>8</sup> UCS ha spuntato le caselle «Sì» e «Nessun parere / Non pertinente» a tutte e 6 le domande del questionario. Il parere non ha quindi potuto essere considerato ai fini dell'analisi quantitativa, poiché non risultava chiaro quale delle due risposte fosse effettivamente quella voluta.

<sup>9</sup> CCPCS rimanda tramite lettera al parere di ACVS, che ha risposto «Sì» alla domanda 1. Il parere è stato considerato come una risposta affermativa.

<sup>10</sup> SCPCS rimanda tramite lettera al parere di CDSCS, che ha spuntato la casella «Nessun parere / non pertinente» alla domanda 1. Il parere è stato considerato come una risposta affermativa.

<sup>11</sup> Parere Suva pervenuto tramite lettera: «Abbiamo esaminato le modifiche proposte nel quadro delle revisioni parziali dell'OSStr e dell'OAC e accogliamo con favore le modifiche previste all'OAC.» Il parere è stato considerato un «Sì» alla domanda 1.

<sup>12</sup> Il signor Othmar Erhart ha presentato un parere come privato cittadino senza compilare il questionario. Il suo parere scritto «*Sono del parere che (...) il posto giusto del corso di teoria della circolazione sia dopo l'esame teorico*» è considerato come un «NO» alla domanda 1.

---

permetterà una migliore conoscenza dei veicoli disponibili nel parco auto svizzero che necessitano di una certa base di conoscenze teoriche per essere guidati in maniera sicura.

Affinché si possano integrare i temi del CTC nel catalogo di domande dell'ETB, la frequenza del corso di teoria della circolazione è propedeutico all'esame teorico di base.

SG

Accogliamo con favore la modifica in quanto rafforza il corso di teoria della circolazione. Si dovranno comunque apportare degli adeguamenti agli applicativi e al CTC/PGS by sari. Completare il corso prima dell'esame teorico di base migliora la preparazione degli allievi conducenti all'esame teorico, migliora la sicurezza stradale, favorisce un apprendimento più efficiente, accresce la motivazione e riduce i potenziali comportamenti scorretti nel traffico stradale.

SH

Di principio siamo d'accordo con la frequenza del CTC, che ci sembra opportuna sotto il profilo della tecnica della circolazione e dal punto di vista pedagogico. Restano tuttavia delle domande relative al processo cui non troviamo risposta nelle spiegazioni o nel testo dell'ordinanza.

SO

Chi deve redigere il CTC? Finora questo compito spettava al fornitore, che poteva tuttavia fare affidamento sui dati dell'ufficio della circolazione. Se il CTC ha luogo in un momento in cui il cliente non ha ancora contatti con l'ufficio della circolazione, non è certo che vengano trasmessi i dati corretti.

Disposizione transitoria: cosa succede se al 31.12.2025 un candidato non ha superato l'esame? Deve frequentare un nuovo CTC prima dell'esame successivo o no?

---

Valutare se non sia opportuno limitare nel tempo la validità del corso (AC che svolge il corso aspirando alla categoria A1 e poi non svolge più nulla fino alla candidatura della categoria B passano minimo 2-3 anni).

TI

Accogliamo con favore questa modifica in quanto valorizza il corso di teoria della circolazione. Sono tuttavia necessari degli adeguamenti nell'applicativo dedicato e nel CTC/IPB by Sari.

VS

L'attuale registrazione dei partecipanti nel CTC tramite Sari non è compatibile con le nuove disposizioni. Da notarsi che chi segue il corso prima di aver raggiunto l'età minima richiesta non ha ancora ricevuto il PIN FABER dall'autorità di immatricolazione e non può pertanto iscriversi in Sari.

Se un candidato segue il CTC prima di aver raggiunto l'età minima, bisogna inoltre tener conto del fatto che i requisiti medici minimi (stato di salute e test della vista) non sono stati ancora verificati dall'autorità di ammissione. È quindi possibile che una persona segua il CTC senza soddisfare i requisiti necessari.

Il cambio di sistema rafforza il senso e lo scopo del corso di teoria della circolazione.

ZG

---

Siamo favorevoli alla proposta di nuova regolamentazione del processo per l'ottenimento della licenza per allievo conducente.

ZH

Sebbene ciò non risulti chiaramente dai documenti della consultazione, ipotizziamo che con la prevista modifica del corso di teoria della circolazione, l'iter sarà in futuro il seguente:

1. richiesta licenza per allievo conducente (stesso contenuto di oggi)
2. assegnazione numero FABER
3. completamente corso di teoria della circolazione
4. esame teorico
5. rilascio licenza per allievo conducente

Se così è, non abbiamo osservazioni da formulare in merito allo svolgimento della procedura.

In caso contrario è bene notare quanto segue:

1. l'accertamento dell'idoneità alla guida da parte di un medico del traffico deve essere effettuata all'inizio della procedura e prima del completamento del corso di teoria della circolazione. Ciò comporterebbe altrimenti un inutile onere amministrativo per le autorità e costi superflui per la clientela;
2. senza la tempestiva generazione e assegnazione del numero FABER, l'amministrazione e il controllo della procedura sarebbero impossibili o quantomeno notevolmente complicati, almeno con gli strumenti attualmente disponibili.

---

La maggior parte dei corpi di polizia non si sente toccata dalla questione.

ACVS, CCPSC

---

upi accoglie con favore la nuova sequenza del corso di teoria della circolazione e dell'esame teorico di base. Per ottenere il massimo effetto possibile a livello di sicurezza stradale, occorre inoltre garantire che i nuovi contenuti del CTC siano adeguatamente verificati nell'esame teorico. I punti che riteniamo importanti ai fini dell'attuazione sono elencati nella risposta alla domanda 4.

upi

Riteniamo opportuno e appropriato anticipare il corso di teoria della circolazione stradale a prima dell'esame teorico di base. Questa modifica consente agli allievi conducenti di familiarizzarsi in fase precoce con gli aspetti fondamentali della guida, compresi gli ADAS. Posto che si riescano a impartire le conoscenze di base in maniera effettivamente solida, ciò consente l'approfondimento dei contenuti e favorisce una formazione alla guida improntata alla sicurezza stradale e identica per tutti sin dall'inizio.

L-drive

La condizione è tuttavia che il corso di teoria della circolazione abbia una durata sufficiente e che vengano utilizzati strumenti didattici unitari e approvati. Solo così è possibile garantire che i futuri allievi conducenti ricevano un insegnamento unitario, completo e di alta qualità da tutti i fornitori di CTC, che permetta loro di rispondere correttamente alle pertinenti domande dell'esame teorico di base.

Avvaliamo la proposta solo se il contenuto obbligatorio del CTC è orientato agli aspetti legati alla sicurezza stradale e i suoi concetti e requisiti sono adattati a chi non ha nessuna esperienza pratica di guida.

stradasvizzera

In linea di principio accogliamo con favore l'obbligo di completare il corso di teoria della circolazione prima dell'esame teorico di base. Il CTC, ora rielaborato nel suo contenuto, offre un'eccellente opportunità per passare senza soluzione di continuità all'esame teorico di base, potenziandone l'efficacia.

Swissdrive

Come ci ha dimostrato l'esperienza, la modifica dell'OAC del 1° gennaio 2021 ha avuto gravi ripercussioni sulla qualità degli allievi conducenti, poiché molti hanno riempito il periodo di esercitazione aggiuntivo solo con lezioni di guida private o non hanno fatto addirittura nessuna lezione. Modificando la tempistica, i maestri conducenti avrebbero modo di esercitare un'influenza positiva sui futuri allievi conducenti. Sarà inoltre importante migliorare la qualità delle conoscenze richieste in sede di esame teorico di base e di conseguenza anche quella delle domande d'esame. Solo così sarà possibile portare a un buon livello anche la qualità dei fornitori del corso di teoria della circolazione. Sarebbe peraltro opportuno strutturare in quattro blocchi anche l'esame.

È auspicabile introdurre anche domande d'altro tipo, per esempio analisi di video o domande comportamentali aperte, che si prestino a una certa interpretazione. L'esame potrà così essere reso più moderno e al passo coi tempi.

**Sostanzialmente contrari** (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

**AG, BE, GE, GL, LU, VD, UPSA, ASETA, Jung, Lohnunternehmer**

La normativa proposta è di per sé valida e comprensibile, ma l'onere legato alla sua attuazione è eccessivo e sproporzionato rispetto ai benefici attesi.

AG

Per attuarla sarebbero necessari adeguamenti sostanziali dei processi cantonali di elaborazione delle richieste di licenze per allievi conducenti, in particolare:

- ogni persona dovrebbe ricevere almeno una comunicazione scritta supplementare per poter dimostrare il diritto di partecipare al corso e confermare la partecipazione via Sari(sistema di amministrazione, registrazione e informazione). Dovrebbe inoltre essere adeguato di conseguenza l'applicativo centrale Viacar utilizzato dall'ufficio della circolazione stradale del Cantone di Argovia;
- a coloro che hanno superato l'esame teorico e devono ancora frequentare il corso di teoria della circolazione (CTC) si applica la disposizione transitoria (art. 151q dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli [ordinanza sull'ammissione alla circolazione, OAC]). Partiamo quindi dal presupposto che, a partire dal 1° gennaio 2026, le persone che hanno richiesto una licenza per allievo conducente secondo la vecchia normativa, ma che non hanno ancora superato l'esame teorico entro il 31 dicembre 2025, dovranno frequentare il corso di teoria della circolazione prima di poter sostenere un altro esame teorico.

Il Consiglio di Stato del Cantone di Berna propone di utilizzare il numero AVS per l'identificazione delle persone e di reimpostare il formulario di richiesta in modo da far sì che possa essere registrato elettronicamente (cfr. risposta alla domanda 6) e che i requisiti medici di base possano essere verificati in una prima fase del processo.

BE

L'attuale registrazione dei partecipanti al corso CTC/PGS tramite Sari non è compatibile con le nuove disposizioni. Si noti infatti che le persone che frequentano il corso prima di aver raggiunto l'età minima richiesta non hanno ancora ricevuto il PIN FABER dall'autorità di ammissione e quindi ad oggi non possono registrarsi in Sari.

Se un richiedente completa il CTC prima di aver raggiunto l'età minima, occorre inoltre tener presente che i requisiti medici minimi (domande sulla salute e esame della vista) non sono ancora stati verificati dall'autorità di ammissione. È quindi possibile che qualcuno completi il CTC senza soddisfare i requisiti necessari.

---

In più, dopo il 31 dicembre 2025 si porrà la domanda se chi non supera l'esame teorico debba prima frequentare il CTC o se, fino al superamento dell'esame teorico, sarà trattato secondo la «vecchia normativa».

Occorre infine tener presente che per i necessari adeguamenti agli applicativi cantonali occorrerà prevedere un periodo transitorio sufficiente.

Il corso di teoria della circolazione ha senso solo quando l'allievo deve affrontare la strada. L'argomento della sicurezza fornito per ripristinare l'obbligo di seguire questo corso prima dell'esame teorico di base non tiene conto dell'attuale obiettivo pedagogico, che è quello di applicare la teoria alla guida pratica.

GE

Dubitiamo che se frequentato prima dell'esame teorico di base il CTC apporti un valore aggiunto in termini di sicurezza stradale e di qualità della formazione dei conducenti. Prima di sostenere l'esame teorico manca completamente il collegamento diretto con la pratica. Nell'interesse della certezza del diritto e della coerenza non si dovrebbe ripristinare la situazione giuridica anteriore e tornare alla vecchia modalità.

GL

Affrontare temi di teoria della circolazione prima di sostenere l'esame teorico di base è di principio sensato e fa maturare negli studenti una maggiore sensibilità verso la sicurezza stradale.

LU

L'attuale registrazione dei partecipanti al corso CTC/PGS tramite Sari non è comunque compatibile con le nuove disposizioni. Le persone che frequentano il corso prima di aver raggiunto l'età minima richiesta non hanno ancora ricevuto il PIN FABER dall'autorità di ammissione, per cui attualmente non possono iscriversi in Sari. Una possibile soluzione potrebbe essere l'utilizzo del numero AVS.

I contenuti del CTC (fra cui anche quelli relativi agli ADAS) richiedono inoltre una certa esperienza di guida. Completare il corso prima dell'esame teorico ha quindi senso solo in misura limitata. In futuro si dovrebbe pertanto prendere in considerazione la possibilità di suddividere il CTC in più momenti.

Tenuto conto, in particolare, dei contenuti del corso e dell'età alle quali si possono frequentare i vari moduli, il progetto non può essere avallato nella sua forma attuale.

VD

Seguire il CTC prima dell'esame teorico offre certamente dei notevoli vantaggi, in primis quello di poter successivamente verificare le conoscenze acquisite nel quadro dell'esame teorico e obbligare l'allievo a entrare in contatto con un professionista (maestro di guida) sin dall'inizio della formazione (permettendogli così di essere informato sull'intero percorso formativo e di prendere subito familiarità con i requisiti richiesti), il che permetterebbe di rafforzare le conoscenze di base dei candidati e migliorare la sicurezza stradale.

Il progetto presenta tuttavia un certo numero di problematiche, tra cui in particolare l'impossibilità per i candidati di sperimentare certe tematiche trattate nel CTC subito dopo aver seguito il corso (p. es. i sistemi di assistenza alla guida se i candidati hanno 14 anni e mezzo/15 anni e seguono il corso per la categoria A1); tutto questo potrebbe causare delle lacune di comprensione dovute a una mancanza di assiduità nell'acquisizione delle conoscenze e far arrivare i candidati impreparati al momento di prendere la licenza per allievo conducente del veicolo in questione due anni più tardi. Certi elementi contenuti nei corsi possono inoltre essere capitoli meglio dopo aver preso in mano un veicolo (responsabilità in materia di utilizzo, carico, trasporto di passeggeri, ecc.).

Nel progetto non c'è peraltro alcun legame tra domanda per licenza per allievo conducente e partecipazione al corso. Basta unicamente avere 6 mesi meno dell'età richiesta per ottenere la licenza per allievo conducente in questione. Alcuni potrebbero essere tentati di seguire il corso da giovani e in seguito non richiedere la licenza per allievo conducente all'età richiesta. Poiché il corso è valido a vita, non dovrebbero più seguirne un altro se domandano una licenza a 17 anni o più e non avrebbero così conoscenze sufficienti; inoltre, pone un problema anche la durata di validità del corso (v. domanda 6).

Si propone pertanto di adattare il CTC tenendo conto della categoria di licenza desiderata, in particolare se si tratta della categoria A1 ottenibile a 15 anni, e creando per esempio un modulo complementare da seguire in vista del conseguimento della categoria A, B o B1. Per rimediare a questi limiti, il corso di teoria della circolazione dovrebbe pertanto essere scisso in due fasi distinte. La prima fase, comprendente due moduli da 2 ore ciascuno, sarebbe destinata ad accedere alla sottocategoria A1. La seconda, anch'essa composta da due moduli di 2 ore, sarebbe riservata a chi vuole accedere alle categorie A e B o alla sottocategoria B1. Questo metodo sarebbe analogo alla formazione pratica di base per allievi motociclisti precedentemente in vigore e permetterebbe una progressione formativa pedagogicamente più adeguata all'esperienza e alle esigenze dei candidati.

Da un lato, la possibilità di verificare nell'ETB i contenuti del CTC data dalla presente modifica potrebbe essere un vantaggio. Dall'altro, modificare la prassi attuale avrebbe però uno svantaggio troppo grande: il CTC e l'ETB vanno completati in tempi ravvicinati, mentre le lezioni

UPSA

pratiche di guida cominciano molto più tardi. Nel CTC sono essenzialmente trattati molti aspetti importanti legati alla visione del traffico – dai fattori ambientali alla dinamica del traffico, dalla velocità alla sicurezza stradale – e sono forniti ulteriori dati e consigli sul comportamento di guida da adottare nelle situazioni più diverse. Non bisogna tuttavia dimenticare che per favorire la comprensione dei contenuti pratici del CTC occorre anche una conoscenza preliminare delle regole della circolazione e dei segnali stradali. Pur appoggiando l'integrazione di nuovi contenuti relativi agli ADAS e alla guida automatizzata, ribadiamo la necessità di mantenere la prassi attuale: è infatti un grande vantaggio che i contenuti impartiti nel CTC possano essere sperimentati direttamente nelle lezioni di guida prima dell'esame pratico e non rimangano solo conoscenze teoriche. UPSA è pertanto convinta che i futuri neopatentati possano trarre il massimo beneficio dal CTC solo con il sistema attualmente vigente.

In molti corsi di formazione si è visto che le persone che hanno già acquisito una prima esperienza pratica comprendono meglio le lezioni e ne traggono maggiori benefici. Preferiamo per questo la normativa attuale.

ASETA

La teoria della circolazione non ha nulla a che fare con la teoria di base. Il CTC è un corso di sensibilizzazione stradale. Abbiamo già fatto l'esperienza, all'epoca la si è ritenuta inutile, perché quindi ripeterla? A maggior ragione adesso che gli allievi possono frequentarlo già a 15 anni e mezzo.

Jung

In molti corsi di formazione si è visto che le persone che hanno già acquisito una prima esperienza pratica comprendono meglio le lezioni e ne traggono maggiori benefici. Preferiamo per questo la normativa attuale.

Lohnunternehmer

**Nessun parere** (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

UCS, USAM, CDSCS, SCPCS, auto-svizzera, Mobilità pedonale, UTP, UNA+FNG, QAED, Gähler

### 3.1.2 Frequenza del CTC al più presto sei mesi prima dell'età minima richiesta (domanda 2)

Siete d'accordo che il corso di teoria della circolazione possa essere frequentato al più presto sei mesi prima dell'età minima richiesta (art. 18 cpv. 2 AP-OAC)?

#### Analisi quantitativa

		SÌ	NO	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
						SÌ	NO
1	Cantoni	19	7	0	26	73%	27%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale			0	0	0%	0%
3	Associazione mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna <sup>13</sup>	0	0	0	0	0%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia			1	1	0%	0%
5	Altre cerchie interessate						
5.1	Organizzazioni intercantonal	3 <sup>14</sup>	0	2 <sup>15</sup>	5	60%	0%
5.2	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	9	2	3	14	64%	14%
5.3	Altre associazioni nazionali	2	0	0	2	100%	0%
5.4	Assicurazioni	1 <sup>16</sup>	0	1	2	100%	0%

<sup>13</sup> UCS ha spuntato le caselle «Sì» e «Nessun parere / Non pertinente» a tutte e 6 le domande del questionario. Il parere non ha pertanto potuto essere considerato ai fini dell'analisi quantitativa, poiché non risultava chiaro quale delle due risposte fosse effettivamente quella voluta.

<sup>14</sup> CCPCS rimanda tramite lettera al parere di ACVS, che ha risposto «Sì» alla domanda 2. Il parere è stato considerato come una risposta affermativa.

<sup>15</sup> SCPCS rimanda tramite lettera al parere di CDSCS, che ha risposto «Nessun parere / non pertinente» alla domanda 2. Il parere è stato considerato come una risposta affermativa.

<sup>16</sup> Parere Suva pervenuto tramite lettera: «Abbiamo esaminato le modifiche proposte nel quadro delle revisioni parziali dell'OSStr e dell'OAC e accogliamo con favore le modifiche previste all'OAC.» Il parere è stato considerato come un «Sì» alla domanda 2.

5.5 Ricerca e formazione			0	0%	0%
5.6 Altro		1	1	0%	0%
5.7 Altri destinatari CTC			0	0%	0%
6 Ulteriori pareri	5	2 <sup>17</sup>	2	9	56% 22%
<b>Totale</b>	<b>39</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>60</b>	<b>65% 18%</b>

## Analisi qualitativa: affermazioni chiave e richieste

**Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AI, AR, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, UCS, ACVS, CCPCS, asa, ACS, upi, L-drive, Pro Velo, ASETA, stradasvizzera, TCS, Velosuisse, ATA, FSC, Swissdrive, Cyclo, FOR, Brunner, SBb, Lohnunternehmer

In questo modo l'intervallo di tempo tra CTC e esame pratico viene prolungato. In che misura ciò avrà un impatto negativo su quest'ultimo, si vedrà.

AR

Anche in questo caso siamo sostanzialmente d'accordo, ma ci poniamo alcune domande: cosa succede se un ragazzo di 14 anni e 6 mesi completa il CTC per richiedere una licenza per allievo conducente per la categoria A1 a 15 anni, ma poi cambia idea e soltanto dopo due anni richiede la licenza per allievo conducente per la categoria B? Il corso frequentato a 14 anni e mezzo è valido o deve frequentarne di nuovo uno?

SO

L'età minima richiesta varia a seconda della categoria, ma non è chiaro a quale età minima ci si riferisca qui. Questo aspetto andrebbe precisato.

Vedi osservazione pto. 1.

TI

L'unica domanda che ci si pone è: cosa rimane veramente dei contenuti di un CTC quando un ragazzo, già in possesso di una licenza per allievo conducente della categoria A1, frequenta un corso a 14 anni e mezzo e poi inizia la formazione per ottenere la categoria B solo quattro anni più tardi?

ZG

La maggior parte dei corpi di polizia non si sente toccata dalla questione.

ACVS, CCPSC

Le nozioni apprese devono essere ancora fresche nella mente all'inizio della formazione alla guida. Riteniamo pertanto opportuna questa normativa.

ACS

All'articolo 18 capoverso 2 è ora stabilito che il CTC può essere frequentato al più presto sei mesi prima dell'età minima richiesta, evitando di definire un'età minima fissa e quindi una norma rigida, analogamente a quanto disposto per l'ETB (art. 13 cpv. 1<sup>bis</sup> OAC). In tal modo si impedisce una frequenza del CTC in età troppo giovane e quindi un intervallo di tempo inutilmente lungo tra formazione ed esame, lasciando comunque tempo sufficiente per completare il corso prima di sostenere l'esame.

L-drive

Di principio accogliamo con grande favore questa normativa. Desideriamo tuttavia sottolineare che in questo caso i titolari della categoria A1 sosterranno il CTC già all'età di 14 anni e mezzo. Se da un lato quest'età è molto precoce, dall'altro il periodo che intercorre fino al raggiungimento dei 17 anni per l'ottenimento della categoria B è (a quest'età) relativamente lungo, cosicché in caso di eventuale passaggio di categoria il CTC già completato sarebbe solo di utilità limitata (in particolare per quanto concerne i temi guida automatizzata/ADAS). Desideriamo pertanto invitare il Consiglio federale a riservarsi esplicitamente la facoltà di apportare modifiche al riguardo, se necessario.

La disposizione in oggetto è adeguata in quanto mira a impedire che il CTC sia seguito da persone troppo giovani.

FSC, SBb

È indispensabile introdurre un limite alla partecipazione al corso di teoria della circolazione. Come menzionato nel rapporto esplicativo per l'avvio della consultazione del 7 giugno 2024, il fatto che il corso di teoria della circolazione possa essere frequentato anni prima dell'esame teorico di base è problematico. Una possibile soluzione sarebbe quella di reintrodurre un limite di validità del CTC. In questo modo si potrebbe evitare che il corso venga frequentato a 14 anni e mezzo e che la formazione di guida inizi solo a 20 anni. Si dovrebbe inoltre

Swissdrive

<sup>17</sup> Il signor Othmar Erhart ha presentato un parere come privato cittadino senza compilare il questionario. Nel suo scritto dichiara quanto segue: «Sarebbe opportuno, a mio avviso, obblicare gli allievi conducenti a completare il CTC entro 4 mesi dall'esame teorico.» Il parere è stato quindi considerato come un «NO» alla domanda 2.

introdurre, al contempo, un termine di sei mesi per garantire il superamento dell'esame teorico di base, ciò che avrebbe come vantaggio quello di rendere l'apprendimento più mirato e accelerarne l'applicazione nella pratica.

**Sostanzialmente contrari** (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, BE, GE, GL, LU, SG, VD, UPSA, VFAS, Jung

Anche questa proposta di regolamentazione è di per sé valida e comprensibile, ma l'onere legato alla sua attuazione è troppo elevato e sproporzionato rispetto ai benefici attesi. Le procedure cantonali richiederebbero adeguamenti impegnativi, poiché per poter rilasciare una licenza per allievo conducente è necessario una verifica di plausibilità in VIACAR/SARI, controllo che finora veniva effettuato per l'iscrizione all'esame pratico di guida.

AG

Cfr. osservazione alla domanda 1.

BE

La legge prevede che l'esame teorico possa essere sostenuto al più presto un mese prima del raggiungimento dell'età minima richiesta. La tessera di ammissione, compreso il rilascio del PIN FABER, potrà pertanto essere rilasciata al più presto due mesi prima.

Il corso di teoria della circolazione ha senso solo una volta che l'allievo deve affrontare il traffico. L'argomento della sicurezza fornito per ripristinare l'obbligo di seguire questo corso prima dell'esame teorico di base non tiene conto dell'attuale obiettivo pedagogico, che è quello di applicare la teoria alla guida pratica.

GE

L'intervallo di tempo tra la frequenza del CTC (prima del superamento dell'esame teorico di base) e l'ottenimento della licenza di condurre (esame pratico di guida) può allungarsi notevolmente in determinate circostanze, cosa che non appare opportuna.

GL

V. osservazioni alla domanda 1.

LU

Riteniamo inoltre che tale termine sia troppo generoso. In teoria, il corso può infatti essere completato già all'età di 14 anni e mezzo (ciclomotori della sottocategoria A1). A causa del lungo intervallo di tempo, le conoscenze acquisite vanno perse. Proponiamo quindi di ridurre tale termine a 1 mese.

SG

Il tempo che intercorre tra la frequenza del corso di teoria della circolazione (CTC) e l'ottenimento della licenza di condurre può essere molto lungo, specialmente per le persone che richiedono la licenza per allievo conducente della categoria A1 e non sostengono l'esame pratico di guida, come pure per le persone che richiedono una seconda licenza per allievo conducente. I benefici a livello di sicurezza stradale sarebbero minimi a fronte di un elevato onere amministrativo per gli uffici della circolazione.

VD

Il termine di 6 mesi prima dell'età minima richiesta è troppo lungo. Come fatto rilevare prima, seguire il CTC prima di richiedere una licenza di allievo conducente presenta il vantaggio di poter verificare le conoscenze acquisite in occasione dell'esame teorico. Siccome però è possibile chiedere una licenza di allievo conducente solamente un mese prima dell'età richiesta, è poco probabile che il candidato abbia già cominciato a imparare le norme della circolazione prima del CTC, che invece si può iniziare sei mesi prima.

Il termine in questione dovrebbe essere ridotto a tre mesi prima dell'età minima richiesta (momento in cui il candidato avrà molto probabilmente già cominciato a studiare la teoria) per assicurarsi che i candidati padroneggino le norme della circolazione prima di iniziare il CTC. Il CTC permetterà loro in seguito di perfezionare le proprie conoscenze (diritto di precedenza, comportamenti, ecc.) e assimilare gli aspetti legati alla sensibilità alla guida, altrettanto essenziali per superare l'esame teorico.

Un altro problema risiede nel riconoscimento «a vita» del CTC. Come garantire che un partecipante di 15 anni chieda effettivamente una licenza di allievo conducente della categoria A1? Chi aspetta di avere 17 anni per chiederla per la categoria B, non dovrebbe essere tenuto a ripetere il CTC? Per risolvere questo problema, proponiamo che il CTC abbia una durata di validità limitata (3-6 mesi, per esempio), così da obbligare il candidato a chiedere la licenza per allievo conducente entro un termine ragionevole.

Questa domanda è superflua alla luce della posizione da noi espressa alla domanda 1.

UPSA

Il termine dovrebbe essere di 12 mesi, altrimenti nella pratica non è possibile sostenere l'esame di guida all'età di 18 anni esatti.

VFAS

Età troppo giovane.

Jung

**Nessun parere** (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

UCS, USAM, CDSCS, SCPCS, auto-svizzera, Mobilità pedonale, UTP, UNA+FNG, QAED, Gähler

### 3.1.3 Controllo qualità del CTC e degli strumenti didattici (domanda 3)

Siete d'accordo che i Cantoni, nell'ambito del loro dovere di sorveglianza ai sensi dell'articolo 24 dell'ordinanza del 28 settembre 2007 sui maestri conducenti, controllino la qualità del corso di teoria della circolazione e gli strumenti didattici e possano delegare a terzi tale attività (art. 18 cpv. 6 AP-OAC)?

#### Analisi quantitativa

	SÌ	NO	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					SÌ	NO
1 Cantoni Partiti politici rappresentati nell'Assemblea	21	5	0	26	81%	19%
2 federale Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna			0	0	0%	0%
3 gna <sup>18</sup> Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	0	0	0%	0%
4 mia			1	1	0%	0%
5 Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	3 <sup>19</sup>	0	2 <sup>20</sup>	5	60%	0%
5.2 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	8	3	3	14	57%	21%
5.3 Altre associazioni nazionali	1	1	0	2	50%	50%
5.4 Assicurazioni	1 <sup>21</sup>	0	1	2	100%	0%
5.5 Ricerca e formazione				0	0%	0%
5.6 Altro			1	1	0%	0%
5.7 Altri destinatari CTC				0	0%	0%
6 Ulteriori pareri	5	1	2	8	63%	13%
<b>Totale</b>	<b>39</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>59</b>	<b>66%</b>	<b>17%</b>

#### Analisi qualitativa: affermazioni chiave e richieste

**Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, NE, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, VS, ZH, UCS, ACVS, CCPCS, asa, UPSA, ACS, Pro Velo, ASETA, TCS, Velosuisse, VFAS, ATA, Swissdrive, Cycia, FOR, Jung, Lohnunternehmer

La qualità richiesta non è tuttavia definita, per cui è indispensabile stabilire criteri di valutazione unitari (condizioni quadro e criteri) nell'ordinanza dell'USTRA sul corso di teoria della circolazione (OCTC). A tal proposito si rimanda alle integrazioni contenute nelle osservazioni formulate in risposta alla domanda 6.

AG

Deve essere possibile delegare questo compito, ad esempio all'Associazione degli uffici della circolazione stradale (asa). Gli strumenti didattici sono normalmente offerti in tutta la Svizzera, per cui anche il controllo qualità dovrebbe avvenire a livello nazionale.

AI

Che ai Cantoni spetti garantire la qualità dei corsi è benvenuto. Nella pratica, il controllo degli strumenti didattici non può tuttavia essere compito dei Cantoni. I fornitori degli strumenti didattici offrono i loro prodotti in tutta la Svizzera, per cui anche il controllo qualità deve avvenire a livello nazionale. È quindi indispensabile delegare questo compito, per esempio all'asa.

AR, SH, TG, VS

asa

<sup>18</sup> UCS ha spuntato le caselle «Sì» e «Nessun parere / Non pertinente» a tutte e 6 le domande del questionario. Il parere non ha pertanto potuto essere considerato ai fini dell'analisi quantitativa, poiché non risultava chiaro quale delle due risposte fosse effettivamente quella voluta.

<sup>19</sup> CCPCS rimanda tramite lettera al parere di ACVS, che ha risposto «Sì» alla domanda 3. Il parere è stato quindi considerato come risposta affermativa.

<sup>20</sup> SCPCS rimanda tramite lettera al parere di CDSCS, che ha risposto «Nessun parere / non pertinente» alla domanda 3. Il parere è stato quindi considerato come una risposta affermativa.

<sup>21</sup> Parere Suva pervenuto tramite lettera: «Abbiamo esaminato le modifiche proposte nel quadro delle revisioni parziali dell'OSStr e dell'OAC e accogliamo con favore le modifiche previste all'OAC.» Il parere è stato considerato come un «Sì» alla domanda 3.

Da valutare inoltre la possibilità di riunire sotto un unico ente entrambi i settori del controllo qualità (corsi e strumenti didattici).

Il controllo dell'insegnamento della teoria della circolazione da parte dei Cantoni è opportuno e si è dimostrato valido nella pratica.

BE, GR

Il Cantone di Glarona accoglie con favore la possibilità di delegare a terzi la sorveglianza sui corsi CTC/PGS.

GL, UR

Il Cantone di Uri accoglie con favore la possibilità di delegare il controllo a terzi, per esempio all'Associazione degli uffici della circolazione stradale (asa).

La sorveglianza dovrebbe essere svolta da un servizio centrale, per esempio L-Drive, ATA o analogamente al perfezionamento obbligatorio (CZV, 2 fasi, FL-WBK e ADR). Dovrebbero essere approvati a livello centrale, per esempio da L-Drive o asa, anche gli strumenti didattici.

SG

Sostanzialmente d'accordo, ma anche in questo caso mancano informazioni. In base a quali criteri devono essere controllati gli strumenti didattici? Finora non si conoscono requisiti minimi o criteri di controllo. In assenza di questi non è possibile garantire l'esame e il controllo della qualità. Si devono stabilire direttive in base alle quali valutare in modo unitario gli strumenti didattici e questo sarebbe il momento di farlo. Sarebbe utile che l'USTRA mettesse a disposizione criteri o griglie di valutazione a questo effetto.

SO

Pienamente d'accordo sui controlli. Tuttavia per l'approvazione del materiale didattico è opportuno che il materiale sia approvato da un ente centrale per tutti uguale.

TI

Le persone cui sarà delegato questo compito devono avere una perfetta conoscenza della materia che sarà insegnata durante il CTC.

VD

Per garantire un controllo efficace e mirato all'essenziale, occorre disporre di un catalogo dei punti da verificare e del loro peso nella valutazione della qualità del CTC impartito. Questo catalogo dovrebbe essere applicato in modo unitario in tutta la Svizzera. Resta da chiarire chi debba elaborarlo o farlo elaborare (asa, USTRA?).

ZH

Riguardo alla prevista possibilità di delegare la sorveglianza a terzi, occorre definire i requisiti che un terzo deve soddisfare per assumere tale compito. Anche in questo caso, ai fini della garanzia della qualità, si dovrebbe inoltre garantire una sorveglianza cantonale sugli esaminatori esterni, stabilendo i criteri determinanti. Resta anche qui da chiarire chi formulerà o fisserà tali criteri.

L'altra domanda che ci si pone è sapere se gli addetti alla sorveglianza debbano essere specificamente formati e chi debba concepire e svolgere tale formazione.

La maggior parte dei corpi di polizia non si sente toccata dalla questione.

ACVS, CCPSC

Questa è già prassi comune oggi.

ACS

La garanzia della qualità è importante e non può essere trascurata. I controlli qualità e le relative direttive non devono tuttavia comportare costi elevati per i partecipanti.

ASETA, Lohnunternehmer

Le domande dell'esame teorico di base relative al corso di teoria della circolazione dovrebbero essere di livello più elevato. Auspicchiamo più controlli.

Swissdrive

In un'ottica di separazione dei poteri, sì al controllo, ma non da parte di esperti della circolazione.

Jung

**Sostanzialmente contrari** (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

LU, NW, OW, SZ, ZG, upi, L-drive, stradasvizzera, FSC, Brunner, SBb

Siamo critici riguardo alla (completa) delega a terzi. Il contatto diretto tra scuole guida e autorità garantisce da un lato un livello di qualità stabile e dall'altro consente di instaurare un rapporto solido tra loro. È possibile così prestare un migliore sostegno ai fornitori di CTC.

LU

Una delega parziale dei controlli ad esperti è peraltro possibile e, ove opportuno, praticata già oggi. In caso di delega a terzi, sarebbe auspicabile definire i requisiti che questi ultimi devono soddisfare per adempiere all'obbligo di sorveglianza. Un obbligo di sorveglianza ha senso solo se non è esclusivamente dettato da aspetti economici.

Che ai Cantoni spetti garantire la qualità dei corsi è benvenuto. Nella pratica, il controllo degli strumenti didattici non può tuttavia essere compito dei Cantoni. I fornitori degli strumenti didattici offrono i loro prodotti in tutta la Svizzera, per cui anche il controllo qualità deve avvenire a livello nazionale. Si deve quindi prevedere/è indispensabile delegare questo compito, per esempio all'asa.

NW, OW

La verifica degli strumenti didattici deve essere imperativamente effettuata da un servizio centrale per tutta la Svizzera. Nella pratica la verifica della qualità (contenuti, competenze

SZ

---

metodologiche, ecc.) non può essere attuata dai Cantoni né in termini di personale né di tempo. I fornitori distribuiscono inoltre i loro strumenti didattici in tutta la Svizzera e contano sul fatto che questi siano approvati in tutti i Cantoni. Anche le scuole guida che offrono CTC di livello sovracantonale fanno affidamento sul fatto di poter utilizzare gli stessi strumenti didattici per tutti i partecipanti.

Estendere il dovere di sorveglianza dei Cantoni ai CTC e agli strumenti didattici non è praticabile. Le differenze cantonali a livello di controllo degli strumenti didattici presso gli offerenti dei corsi genererebbero inoltre incertezze giuridiche. Il controllo qualità dei CTC e degli strumenti didattici utilizzati deve essere effettuato da un servizio o da un'organizzazione centrale (p. es. asa).

ZG

upi ritiene che la garanzia della qualità dei contenuti dei corsi e degli strumenti didattici da parte dei Cantoni si giustifichi solo se si garantisce un'uniformizzazione e una standardizzazione a livello nazionale dei requisiti qualitativi dei corsi. A tal fine si propongono le seguenti misure:

upi

a) Corsi di formazione degli auditor

Gli auditor cantonali devono essere formati in modo unitario, approfondito e tempestivo sui nuovi contenuti del CTC, in modo da poter valutare il modo adeguato per implementare i nuovi contenuti.

b) Catalogo dei criteri di qualità

Il rispetto dei nuovi contenuti dei corsi dovrebbe essere verificato dagli auditor sulla base di un catalogo di criteri (lista di controllo) unitario a livello nazionale. Tale catalogo deve includere anche requisiti relativi al livello di approfondimento e alla portata degli elementi contenutistici, nonché aspetti metodologici e didattici. I criteri devono essere periodicamente verificati/auditati, applicando sanzioni corrispondenti in caso di mancato rispetto.

c) Approvazione degli strumenti didattici

Nel quadro del gruppo di lavoro «Revisione CTC» si era chiesto che la qualità dei CTC fosse verificata da un comitato di esperti. La proposta è stata purtroppo respinta. Tale misura avrebbe contribuito a garantire la qualità delle conoscenze trasmesse.

L-drive

L'articolo 18 capoverso 6 esplicita ora che spetta ai Cantoni, nel quadro del loro obbligo di sorveglianza (art. 24 dell'ordinanza sui maestri conducenti), garantire la qualità del corso di teoria della circolazione e degli strumenti didattici. I Cantoni hanno poi facoltà di delegare tale attività a terzi. L-drive Svizzera accoglie con favore questa disposizione ed è anche disposta a sostenere i Cantoni in tal senso. Questi dovrebbero tuttavia delegare tale compito a un comitato di portata nazionale. Solo così è possibile uniformare a livello nazionale il controllo qualità dei contenuti dei corsi e degli strumenti didattici.

Nel quadro del gruppo di lavoro «Revisione CTC» si era chiesto che la qualità dei CTC fosse verificata da un comitato di esperti, ma la proposta è stata respinta. Tale controllo è tuttavia indispensabile per garantire la qualità delle conoscenze impartite e consentire agli allievi di rispondere alle domande dell'esame teorico di base. L-drive Svizzera è del parere che questo aspetto vada corretto. I produttori di strumenti didattici dovrebbero avere l'obbligo di far approvare la loro offerta di prodotti da un comitato di esperti. Se gli organizzatori dei corsi decidono di utilizzare altro materiale didattico, anche questi strumenti devono essere approvati in anticipo.

Il rispetto dei nuovi contenuti dei corsi dovrebbe essere verificato dagli auditor sulla base di un catalogo di criteri (lista di controllo) unitario a livello nazionale. Tale catalogo deve includere anche requisiti relativi al livello di approfondimento e alla portata degli elementi contenutistici, nonché aspetti metodologici e didattici. Senza direttive chiare sugli strumenti didattici da utilizzare, il controllo diventa arbitrario, non potendo gli auditor basarsi sulle basi di valutazione necessarie (p. es. portata, qualità, contenuti). In proposito si rimanda anche alla nostra richiesta di integrare il programma di insegnamento con indicazioni relative alla durata dei singoli contenuti didattici.

I criteri devono essere concordati e definiti con L-drive Svizzera, nonché verificati/auditati con la possibilità di applicare corrispondenti sanzioni in caso di mancato rispetto.

Per garantire l'uniformità della formazione di guida e dei requisiti, è importante che i controlli qualità vengano effettuati in un quadro definito a livello federale, da esperti neutrali e indipendenti.

stradasvizzera

La vicinanza dei terzi in questione a chi insegna nei CTC rischierebbe di compromettere l'imparzialità del controllo. I Cantoni non dovrebbero delegare questo compito.

FSC, SBb

**Nessun parere** (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

**UCS, USAM, CDSCS, SCPCS, auto-svizzera, Mobilità pedonale, UTP, UNA+FNG, QAED, Gähler**

### 3.1.4 Contenuti del CTC come materia dell'esame teorico di base (domanda 4)

Siete d'accordo che i contenuti del corso di teoria della circolazione diventino materia dell'esame teorico di base (art. 13 cpv. 1 OAC in combinato disposto con l'allegato 11 AP-OAC)?

#### Analisi quantitativa

	SÌ	NO	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	SÌ	Quota (%) SÌ	Quota (%) NO
1 Cantoni Partiti politici rappresentati nell'Assemblea	23	3	0	26	88%	12%	
2 federale Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna <sup>22</sup>			0	0	0%	0%	
3 gna <sup>23</sup> Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	0	0	0%	0%	
4 Altre cerchie interessate							
5.1 Organizzazioni intercantonali	3 <sup>24</sup>	0	2 <sup>24</sup>	5	60%	0%	
5.2 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	9	2	3	14	64%	14%	
5.3 Altre associazioni nazionali	2	0	0	2	100%	0%	
5.4 Assicurazioni	1 <sup>25</sup>	0	1	2	100%	0%	
5.5 Ricerca e formazione				0	0%	0%	
5.6 Altro				1	0%	0%	
5.7 Altri destinatari CTC				0	0%	0%	
6 Ulteriori pareri	4	2	2	8	50%	25%	
<b>Totale</b>	<b>42</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>59</b>	<b>71%</b>	<b>12%</b>	

#### Analisi qualitativa: affermazioni chiave e richieste

**Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AI, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, UCS, ACVS, CCPCS, asa, ACS, upi, L-drive, Pro Velo, stradasvizzera, TCS, Velosuisse, VFAS, ATA, FSC, Swissdrive, Cycla, FOR, Brunner, SBB

Le domande sulla sensibilizzazione alla sicurezza stradale e ai sistemi di assistenza sono benvenute. Così facendo si rafforza la valenza del corso di teoria della circolazione.

AI, AR, NW, SH, VS  
asa

Si dovrebbero elaborare delle misure transitorie che permettano alle persone che hanno fatto domanda di una licenza per allievo conducente entro il 31.12.2025 di sostenere l'esame teorico e seguire il corso di teoria della circolazione secondo la vecchia modalità.

FR

Si veda domanda 1: il vantaggio della revisione proposta sta nella possibilità di verificare le conoscenze acquisite nel CTC in sede di esame teorico. Se il corso di teoria della circolazione è frequentato prima di richiedere una licenza per allievo conducente, è indispensabile che i contenuti del corso siano materia dell'esame teorico.

VD

<sup>22</sup> UCS ha spuntato le caselle «Sì» e «Nessun parere / Non pertinente» a tutte e 6 le domande del questionario. Il parere non ha pertanto potuto essere considerato ai fini dell'analisi quantitativa, poiché non risultava chiaro quale delle due risposte fosse effettivamente quella voluta.

<sup>23</sup> CCPCS rimanda tramite lettera al parere di ACVS, che ha risposto «Sì» alla domanda 4. Il parere è stato quindi considerato come una risposta affermativa.

<sup>24</sup> SCPCS rimanda tramite lettera al parere di CDSCS, che ha risposto «Nessun parere / non pertinente» alla domanda 4. Il parere è stato quindi considerato come una risposta affermativa.

<sup>25</sup> Parere Suva pervenuto tramite lettera: «Abbiamo esaminato le modifiche proposte nel quadro delle revisioni parziali dell'OSStr e dell'OAC e accogliamo con favore le modifiche previste all'OAC.» Il parere è stato considerato come un «Sì» alla domanda 4.

I CTC sono rafforzati se combinati con l'esame teorico di base.	ZG
V. osservazioni al numero 5.	ZH
La maggior parte dei corpi di polizia non si sente toccata dalla questione.	ACVS, CCPSC
È importante che i nuovi contenuti del CTC divengano materia dell'esame teorico di base al fine di consolidare quanto appreso e accrescere la motivazione del gruppo target a riflettere su questi temi. Sono proprio la mancanza di esperienza e lo sprezzo del rischio tipico dei giovani ad essere le ragioni principali dell'elevato numero di incidenti che vedono coinvolti i neopatentati. L'integrazione di domande sulla percezione del pericolo (test di percezione del pericolo) nella reimpostazione dell'esame teorico di base gioca per esempio un ruolo essenziale nella riduzione dell'incidentalità nel gruppo dei giovani conducenti. Simili test sono già utilizzati in alcuni Paesi europei come strumenti efficaci per supplire alla mancanza di esperienza. Si dovrebbero integrare anche domande sui motivi personali di guida, sugli atteggiamenti che contribuiscono a un comportamento di guida sicuro nonché sui sistemi di assistenza alla guida e di guida automatizzata.	upi
È importante che i nuovi contenuti del CTC divengano ora materia anche dell'ETB. Solo così è possibile consolidare quanto appreso e accrescere la motivazione del gruppo target a riflettere su questi temi. Sono proprio la mancanza di esperienza e lo sprezzo del rischio tipico dei giovani ad essere le ragioni principali dell'elevato numero di incidenti che vedono coinvolti i neopatentati. L'integrazione di domande sulla percezione del pericolo (test di percezione del pericolo) nella reimpostazione dell'esame teorico di base gioca per esempio un ruolo essenziale nella riduzione dell'incidentalità nel gruppo dei giovani conducenti. Simili test sono già utilizzati in alcuni Paesi europei come strumenti efficaci per supplire alla mancanza di esperienza. Si dovrebbero integrare anche domande sui motivi personali di guida, sugli atteggiamenti (basati sulla matrice GDE) che contribuiscono a un comportamento di guida sicuro nonché sui sistemi di assistenza alla guida e di guida automatizzata.	L-drive
Come detto nel rapporto esplicativo, questa misura consente di rafforzare ulteriormente il CTC, cosa che valutiamo positivamente.	FSC, SBb
Verificare le conoscenze acquisite durante il corso di teoria della circolazione è un buon modo per rafforzare la valenza del corso. Come già menzionato alla domanda 1, è tuttavia essenziale innalzare il livello dell'esame teorico di base. Il grado di difficoltà delle domande di teoria di base va assolutamente aumentato. I partecipanti saranno così costretti a seguire attivamente il corso di teoria della circolazione ed eventualmente ripassare a casa quanto appreso. In questo modo il corso e la teoria di base rimarranno in mente più a lungo, favorendo la sicurezza stradale.	Swissdrive
A tal fine sarebbe anche opportuno strutturare l'esame in quattro blocchi.	
È auspicabile introdurre anche domande d'altro tipo, per esempio analisi di video o domande comportamentali aperte, che si prestino a una certa interpretazione. L'esame potrà così essere reso più moderno e al passo coi tempi.	
<b>Sostanzialmente contrari</b> (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)	
AG, GE, GL, UPSA, ASETA, Jung, Lohnunternehmer	
A determinare la nostra valutazione negativa della misura è il notevole maggior costo che ne deriva.	AG
Il corso di teoria della circolazione ha senso solo una volta che l'allievo affronta la guida nel traffico. La spiegazione legata alla sicurezza fornita per ripristinare l'obbligo di seguire questo corso prima dell'esame teorico di base non tiene conto dell'attuale obiettivo pedagogico, che è quello di applicare la teoria alla guida pratica.	GE
Con riferimento a quanto esposto sopra ai punti 1 e 2: se si mantengono le attuali tempistiche di svolgimento dei singoli moduli di insegnamento, la questione non si pone affatto.	GL
Questa domanda è superflua alla luce della posizione da noi espressa alla domanda 1.	UPSA, ASETA, Lohnunternehmer
Le regole sono regole. Parliamo di teoria di base. La sensibilizzazione alla circolazione fa parte della pratica. In Germania questo concetto è celatamente presente nella teoria di base, ma lì è obbligatorio anche frequentare il corso teorico e tutti i temi trattati sono interconnessi.	Jung
<b>Nessun parere</b> (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)	
UCS, USAM, CDSCS, SCPCS, auto-svizzera, Mobilità pedonale, UTP, UNA+FNG, QAED, Gähler	

### 3.2 Nuova ordinanza dell'USTRA sul corso di teoria della circolazione (OCTC) (domanda 5)

Siete d'accordo con i contenuti del corso di teoria della circolazione, in particolare l'integrazione di nozioni relative ai sistemi di assistenza alla guida e di guida automatizzata (allegato AP-OCTC)?

#### Analisi quantitativa

		SÌ	NO	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	SÌ	Quota (%) SÌ	Quota (%) NO
1	Cantoni	24	2	0	26	92%	8%	
	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea			0	0 <sup>26</sup>	0%	0%	
2	federale							
	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna <sup>27</sup>	0	0	0	0	0%	0%	
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	0	0	1	100%	0%	
4	Altre cerchie interessate							
5.1	Organizzazioni intercantonal	3 <sup>28</sup>	0	2 <sup>29</sup>	5	60%	0%	
5.2	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	12 <sup>30</sup>	0	1	13	92%	0%	
5.3	Altre associazioni nazionali	2	0	0	2	100%	0%	
5.4	Assicurazioni	1 <sup>31</sup>	0	1	2	100%	0%	
5.5	Ricerca e formazione			0	0	0%	0%	
5.6	Altro	1 <sup>32</sup>	1 <sup>33</sup>	0	2	50%	50%	
5.7	Altri destinatari CTC				0	0%	0%	
6	Ulteriori pareri	4	6 <sup>34</sup>	1	11	36%	55%	
	<b>Totale</b>	<b>48</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>63</b>	<b>76%</b>	<b>14%</b>	

#### Analisi qualitativa: affermazioni chiave e richieste

**Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

<sup>26</sup> UDC ha dichiarato per lettera quanto segue: «In ottica futura è importante che i sistemi di assistenza alla guida e di guida automatizzata siano spiegati in maniera comprensibile durante le lezioni pratiche di guida al fine di migliorare la sicurezza stradale.» Il parere non è assegnabile a nessuna delle tre opzioni di risposta (Sì, NO, Nessun parere / Non pertinente), per cui non è considerato ai fini dell'analisi quantitativa.

<sup>27</sup> UCS ha spuntato le caselle «Sì» e «Nessun parere / Non pertinente» a tutte e 6 le domande del questionario. Il parere non ha pertanto potuto essere considerato ai fini dell'analisi quantitativa, poiché non risultava chiaro quale delle due risposte fosse effettivamente quella voluta.

<sup>28</sup> CCPGS rimanda tramite lettera al parere di ACVS, che ha risposto «Sì» alla domanda 5. Il parere è stato pertanto considerato come una risposta affermativa.

<sup>29</sup> SCPCS rimanda tramite lettera al parere di CDSCS, che ha risposto «Nessun parere / non pertinente» alla domanda 5. Il parere è stato pertanto considerato come una risposta affermativa.

<sup>30</sup> Mobilità pedonale ha spuntato le caselle «Sì» e «NO» alla domanda 5. Il parere non ha pertanto potuto essere considerato ai fini dell'analisi quantitativa, poiché non risultava chiaro quale delle due risposte fosse effettivamente quella voluta.

<sup>31</sup> Parere Suva pervenuto tramite lettera: «Abbiamo esaminato le modifiche proposte nel quadro delle revisioni parziali dell'OSStr e dell'OAC e accogliamo con favore le modifiche previste all'OAC.» Il parere è stato considerato come un «Sì» alla domanda 5.

<sup>32</sup> Mobilità pedonale ha spuntato le caselle «Sì» e «NO» alla domanda 5. Il parere è stato quindi considerato sia come un «Sì» sia come un «NO», ma è stato contato nel complesso come un unico parere.

<sup>33</sup> Mobilità pedonale ha spuntato le caselle «Sì» e «NO» alla domanda 5. Il parere è stato quindi considerato sia come un «Sì» sia come un «NO».

<sup>34</sup> Il signor Othmar Erhart ha presentato un parere come privato cittadino senza compilare il questionario. Nel suo scritto dichiara quanto segue: «Non trovo ottimale trattare approfonditamente i sistemi di assistenza alla guida nel corso di teoria della circolazione. Utilizzare in maniera opportuna i sistemi nel veicolo: questo deve essere lo scopo. È quindi più sensato insegnarne l'uso durante le lezioni pratiche di guida, poiché l'applicazione varia da veicolo a veicolo.» Se ne deduce che Erhart non è d'accordo con l'integrazione di nozioni relative ai sistemi di assistenza alla guida e di guida automatizzata nel CTC. Il parere è quindi considerato come un «NO».

**AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, UCS,**  
USAM, ACVS, CCPCS, asa, UPSA, ACS, auto-svizzera, upi, **Mobilità pedonale**, L-drive, Pro Velo, ASETA,  
stradasvizzera, TCS, Velosuisse, VFAS, ATA, FSC, Swissdrive, **Cycla, FOR, QAED, SBb, Lohnunternehmer**

Si fa tuttavia presente che questa integrazione rende il programma d'insegnamento ancora  
più ampio. Le esperienze dimostrano che già con gli attuali contenuti l'insegnamento costi-  
tuisce una sfida.

AG

I nuovi contenuti in maniera di sistemi di assistenza alla guida consentono di creare un «filo  
conduttore» tra CTC e FCO. Questo collegamento è benvenuto, poiché l'uso dei sistemi di  
assistenza è fondamentale per la sicurezza stradale. L'applicazione e la conoscenza dei limiti  
dei sistemi attuali non possono essere semplicemente date per acquisite. Devono essere  
perfezionate.

AI, AR, OW,  
SH, VS  
asa

Il catalogo dei temi del nuovo CTC è molto ampio. Nell'elaborazione degli strumenti didattici  
e dei testi d'insegnamento è necessario selezionare i temi secondo un ordine di priorità e di  
importanza in modo che il corso non risulti «sovraffollato».

In questo modo gli aspiranti conducenti possono acquisire una conoscenza teorica degli  
ADAS da applicare subito dopo nella formazione pratica di guida.

GL

VSZ: I nuovi contenuti in maniera di sistemi di assistenza alla guida consentono di creare un «filo conduttore» tra CTC e FCO. Questo collegamento è benvenuto, poiché l'uso dei sistemi di assistenza è fondamentale per la sicurezza stradale. L'applicazione e la conoscenza dei limiti dei sistemi attuali non possono essere semplicemente date per acquisite. Devono essere perfezionate. Il catalogo dei temi del nuovo CTC è molto ampio. Nell'elaborazione degli strumenti didattici e dei testi d'insegnamento è necessario selezionare i temi secondo un ordine di priorità e di importanza in modo che il corso non risulti «sovraffollato».

NW

POLCANT: I sistemi di assistenza alla guida e di guida automatizzata (ADAS) sono in continua evoluzione e spesso pongono gli utenti di fronte a grandi sfide. La formazione all'uso di questi sistemi sarà un must in futuro.

SO

L'integrazione di nozioni relative ai sistemi di assistenza alla guida e di guida automatizzata è molto apprezzata, poiché questi contenuti arricchiscono il corso. Ci si chiede tuttavia se 8 ore bastino a trattare tutti i temi o se non sarebbe più opportuno estendere la durata del corso a 10 ore. Nel secondo blocco di lezioni si dovrebbe anche trattare il tema della cosiddetta compensazione del rischio, ossia del rischio di negligenza dovuto all'uso degli ADAS.

TG

Il catalogo dei temi del nuovo CTC è molto ampio. Nell'elaborazione degli strumenti didattici e dei testi d'insegnamento è necessario selezionare i temi secondo un ordine di priorità e di importanza in modo che il corso non risulti «sovraffollato».

UR

Appoggiamo l'integrazione nel CTC di temi più attuali come quelli relativi ai sistemi di assistenza alla guida e di guida automatizzata (ADAS). Data l'ampiezza del catalogo dei temi da trattare, è impegnativo trasmetterli adeguatamente stando nelle tempistiche previste. I sistemi di assistenza alla guida e di guida automatizzata (ADAS) sono in continua evoluzione e spesso pongono gli utenti di fronte a grandi sfide. La formazione all'uso di questi sistemi sarà un must in futuro.

ZG

Per migliorare la sicurezza stradale è fondamentale integrare gli ADAS nel programma di formazione. Parlando di sistemi di assistenza alla guida è importante poterne illustrare i vantaggi, ma anche i limiti.

ZH

I contenuti e gli obiettivi perseguiti dal nuovo CTC sono benvenuti. Sono tuttavia formulati in modo molto astratto, per cui il successo del corso dipenderà da:

- la messa a disposizione di buoni strumenti didattici;
- l'adeguatezza della formazione dei maestri conducenti che dispensano il corso; e
- il funzionamento della sorveglianza, ossia del controllo qualità del corso.

Si pongono di conseguenza le seguenti domande:

1. Nell'ampio ventaglio di argomenti da trattare nel corso di teoria della circolazione si fa distinzione tra materie obbligatorie e argomenti che non devono essere necessariamente insegnati?
2. È necessario elaborare un materiale didattico unitario/vincolante a livello nazionale?
3. Chi concepisce questo materiale didattico? È prevista un'eventuale verifica o approvazione dei contenuti da parte di un'autorità designata (asa, USTRA)?
4. Come ci si comporta con le persone che non parlano una lingua nazionale o che parlano la lingua dei segni? Sono necessari strumenti didattici specifici per queste persone e, se sì, chi li concepisce?
5. Com'è organizzata la formazione degli istruttori di guida e chi è responsabile della sua concezione?
6. È necessaria una formazione per le persone che si occupano del controllo qualità e, se sì, chi la concepisce e chi la svolge?

La maggior parte dei corpi di polizia non si sente toccata dalla questione.

ACVS, CCPSC

Apprendere l'uso dei sistemi di assistenza alla guida e di guida automatizzata è di grande importanza alla luce degli sviluppi tecnici dei veicoli. USAM sottolinea in proposito che l'esperienza pratica è importante quanto quella teorica. Nel quadro della formazione di guida è necessario fare in modo che gli aspiranti conducenti possano acquisire sufficiente esperienza pratica con i sistemi di assistenza alla guida e di guida automatizzata. L'uso corretto di questi sistemi serve infatti anch'esso alla sicurezza stradale.

USAM, VFAS

UPSA accoglie con favore l'ampliamento delle nozioni da trasmettere sugli ADAS. In questo modo i partecipanti al corso acquistano dimestichezza con tali sistemi, specie considerata la crescente diffusione di queste tecnologie.

UPSA

I sistemi di assistenza alla guida diventano sempre più comuni nei nostri veicoli. È quindi importante che siano trattati nella formazione di guida. Per sapere fino a che punto i sistemi di assistenza li aiutino nella guida, durante la formazione i futuri conducenti dovrebbero anche sperimentare come reagisce l'auto quando questi sistemi sono disattivati.

ACS

Per migliorare la sicurezza stradale è importante poter letteralmente «sperimentare» i sistemi di assistenza alla guida e di guida automatizzata durante le lezioni pratiche di guida.

auto-svizzera

I sistemi di assistenza alla guida (ADAS) sono ormai molto diffusi nei veicoli moderni di tutte le fasce di prezzo. Dal 2024 diversi ADAS rilevanti ai fini della sicurezza sono obbligatori su tutti i veicoli nuovi. Questi sistemi di assistenza hanno grandi potenzialità in ottica di prevenzione degli incidenti, ma possono anche creare nuovi pericoli se non li si conoscono bene o se vengono utilizzati in modo errato o improprio. Conoscere le opportunità e i rischi legati all'uso degli ADAS è oggi imprescindibile per guidare in sicurezza auto e moto.

upi

Nota importante:

upi sta attualmente collaborando con ZHAW e IPV al progetto di ricerca dell'USTRA «Wirksamkeit neuer Medien in der Fahrausbildung, Fahrweiterbildung und Führerprüfung» (MFZ\_20\_02G). Nell'ambito di questo progetto si sta sviluppando e verificando l'efficacia di tre unità didattiche in diversi formati multimediali – simulatore di guida, tutorial interattivo e applicazione VR – con contenuti relativi ai sistemi di assistenza alla guida e di guida automatizzata (SAE-L2 e SAE-L3). Questi contenuti didattici si basano sul progetto di ricerca USTRA «Sicherheitsrelevante Kompetenzen und Eignung für das Führen von (teil-)automatisierten Fahrzeugen SIKO4.0» (MFZ\_20\_02A\_01) che terminerà nel luglio 2026. Le conoscenze tratte da questi lavori di ricerca dovrebbero confluire, com'è ovvio che sia, nell'attuazione della revisione del CTC.

Terzo blocco: Riguardo per gli altri utenti, 3.2 Svolgimento del corso, competenze (obiettivi) e contenuti di apprendimento:

Mobilità pedonale

*Fattore di rischio traffico misto: utenti della strada motorizzati e non, conoscenza delle norme della circolazione ed esperienza nel traffico diverse; obbligo di fare attenzione a fanciulli, persone anziane e fragili nonché in caso di comportamento errato di terzi; pianificazione del viaggio: scelta di percorsi, orari e strade caratterizzati non solo da traffico intenso, ma anche dalla presenza di molti fanciulli; strategie di evitamento*

È indispensabile sottolineare in proposito che non sono solo le conoscenze e l'esperienza nel traffico a dover essere prese in considerazione, ma anche caratteristiche fisiche quali per esempio disabilità visive, disabilità uditiva, ipersensibilità o ridotte capacità cognitive, ecc. che possono essere causa di comportamenti insoliti nel traffico. Queste caratteristiche possono non essere riconoscibili dai conducenti (p. es. disabilità uditiva). È pertanto necessario comprendere che le persone reagiscono in modo molto diverso, in parte anche a causa di una ridotta capacità fisica.

Approviamo esplicitamente che la tematica relativa ai sistemi di assistenza alla guida e di guida automatizzata sia ora integrata come blocco di lezioni nel CTC. Data la crescente diffusione di queste tecnologie, è essenziale che gli allievi conducenti ne conoscano funzionalità, limiti e rischi. Ciò contribuisce notevolmente alla sicurezza stradale e prepara in modo ottimale gli allievi conducenti alle sfide del traffico stradale moderno. Il fatto che alcuni allievi conducenti prendano familiarità con i sistemi di assistenza alla guida e di guida automatizzata solo dopo aver completato il CTC (i candidati 14enni alla categoria A1 non entrano in contatto con gli ADAS prima dei 17 anni -> si vedano anche le nostre osservazioni alla domanda 2) è tuttavia più che discutibile.

L-drive

Va tuttavia sottolineato in questa sede che non sono solo i neopatentati a dover essere istruiti in modo sistematico sul tema dei sistemi di assistenza alla guida e di guida automatizzata. Nei prossimi anni, sull'onda della progressiva automazione dei veicoli, il tema riguarderà infatti tutti gli automobilisti e i motociclisti. In un'ottica di apprendimento continuo, la tematica relativa ai sistemi di assistenza alla guida/guida automatizzata deve essere concettualmente integrata in un programma di perfezionamento permanente (obbligatorio) per tutti. A questo

---

proposito rimandiamo anche al parere da noi espresso nel quadro della consultazione in merito all'ordinanza sulla guida automatizzata (OGA).

Piano didattico (all. AP-OCTC): Chiediamo di menzionare esplicitamente al numero 3 «Terzo blocco: Riguardo per gli altri utenti» il pericolo derivante dall'apertura delle portiere lato strada delle auto parcheggiate e l'esistenza di una tecnica di apertura sicura che viene dai Paesi Bassi, la cosiddetta «maniglia olandese». Aprire la portiera con la mano destra anziché con la sinistra induce una rotazione del corpo verso sinistra che porta a visualizzare meglio il tratto di strada dietro il veicolo. L'apertura incauta delle portiere delle auto (fenomeno noto anche come «dooring») causa purtroppo sempre più spesso gravi incidenti con ciclisti. La «maniglia olandese» è insegnata come tecnica standard nei Paesi Bassi e diventerà materia obbligatoria della formazione di guida in tutta l'UE. In Svizzera è raccomandata dalla polizia e dalle associazioni del settore. Se fosse menzionata nel piano didattico conoscerebbe senz'altro una maggiore diffusione.

Pro Velo

Poiché tra la formazione di guida per motorini e quella per la guida dell'auto trascorrono diversi anni sarebbe inoltre utile, per meglio comprendere le dinamiche del traffico ciclistico, rinfrescare anche le regole della circolazione in bicicletta. Chiediamo quindi di integrare contenuti in proposito al numero 4 «Guida difensiva».

Andrebbero menzionati esplicitamente anche gli altri contenuti seguenti:

distanza per il sorpasso di ciclisti 1,5 m (cfr. in proposito la campagna sul percorso casa-scuola <https://schulweg.ch/abstand/>);  
nelle rotatorie le biciclette possono e devono circolare al centro e non devono essere superate.

L'introduzione di nuovi contenuti in linea con gli sviluppi attuali è benvenuta.

ASETA,  
Lohnunter-  
nehmer

Piano didattico (all. AP-OCTC): Chiediamo di menzionare esplicitamente al numero 3 «Terzo blocco: Riguardo per gli altri utenti» il pericolo del cosiddetto «dooring» e dell'apertura sicura delle portiere lato strada con la tecnica della «maniglia olandese». Aprire la portiera con la mano destra anziché con la sinistra induce una rotazione del corpo verso sinistra che porta a visualizzare meglio il tratto di strada dietro il veicolo. L'apertura incauta delle portiere delle auto (fenomeno noto anche come «dooring») causa purtroppo sempre più spesso gravi incidenti con ciclisti. La «maniglia olandese» è insegnata come tecnica standard nei Paesi Bassi e diventerà materia obbligatoria della formazione di guida in tutta l'UE. In Svizzera è raccomandata dalla polizia e dalle associazioni del settore. Se fosse menzionata nel piano didattico conoscerebbe senz'altro una maggiore diffusione.

Velosuisse

1. Piano didattico (all. AP-OCTC) Chiediamo di menzionare esplicitamente al numero 3 «Terzo blocco: Riguardo per gli altri utenti» il pericolo del cosiddetto «dooring» e dell'apertura sicura delle portiere lato strada con la tecnica della «maniglia olandese». Aprire la portiera con la mano destra anziché con la sinistra induce una rotazione del corpo verso sinistra che porta a visualizzare meglio il tratto di strada dietro il veicolo. L'apertura incauta delle portiere delle auto (fenomeno noto anche come «dooring») causa purtroppo sempre più spesso gravi incidenti con ciclisti. La «maniglia olandese» è insegnata come tecnica standard nei Paesi Bassi e diventerà materia obbligatoria della formazione di guida in tutta l'UE. In Svizzera è raccomandata dalla polizia e dalle associazioni del settore. Se fosse menzionata nel piano didattico conoscerebbe senz'altro una maggiore diffusione.

ATA

2. Osservazione generale esulante dalla questione concreta: gli incidenti causati dalla collisione tra auto e pedoni/ciclisti all'interno delle località sono in costante aumento in termini percentuali e costituiscono oggi uno dei punti critici dell'incidentalità. La sensibilizzazione sulle situazioni pericolose determinate da conflitti auto/bici/pedoni e le relative strategie di prevenzione degli incidenti è ancora insufficiente nel corso di teoria della circolazione, così come nell'esame teorico e pratico. Nell'allegato all'AP-OCTC tale questione è affrontata in particolare nel blocco «Riguardo per gli altri utenti». Occorre inoltre garantire che il comportamento da tenere rispetto alla mobilità lenta ai fini della sicurezza sia sufficientemente integrato anche nel secondo e quarto blocco, rispettivamente «Responsabilità» e «Infrastruttura stradale e condotta di guida difensiva».

Un grosso contributo alla riduzione dei gravi incidenti che coinvolgono ciclisti e pedoni è dato ora anche dall'inserimento nel CTC della tematica ADAS, che induce i partecipanti a riconoscere l'importanza dell'impiego dei sistemi di assistenza alla guida come strategia personale

---

per assumere la responsabilità nei confronti di passeggeri e cointenti, ma anche a comprendere le funzionalità e i limiti. La tecnica può dispiegare tutta la sua efficacia solo se viene fatta propria e utilizzata in modo coerente.

3. Accogliamo con grande favore l'integrazione nei corsi della tematica relativa ai sistemi di assistenza alla guida (ADAS) e alla guida automatizzata. Ciò non deve tuttavia andare a scapito dell'insegnamento di altri temi rilevanti per la sicurezza stradale. In realtà, per trattare il tema aggiuntivo degli ADAS ci vorrebbe anche del tempo di formazione in più, per esempio un quinto blocco di lezioni.

È opportuno integrare i sistemi di assistenza alla guida e di guida automatizzata (ADAS), ma ci rincresce che l'accento posto su questi ultimi come pure sull'attenzione ai difetti del veicolo e sugli abusi di sostanze (alcol) non lasci abbastanza spazio alla sensibilizzazione verso gli utenti della strada vulnerabili.

FSC, SBb

Si veda risposta alla domanda seguente: ci riferiamo all'articolo 6 capoverso 3 «Le lezioni si basano sul piano didattico di cui all'allegato».

Sì, qui vediamo un problema con i partecipanti più giovani (14 anni e mezzo): prima che questi possano richiedere la licenza per allievo conducente della categoria B ed avere quindi un primo contatto con un sistema di assistenza alla guida o di guida automatizzata passa troppo tempo. L'efficacia formativa del corso non è pertanto sufficientemente duratura per questa classe d'età.

Swissdrive

Piano didattico (all. AP-OCTC): Chiediamo di menzionare esplicitamente al numero 3 «Terzo blocco: Riguardo per gli altri utenti» il pericolo del cosiddetto «dooring» e dell'apertura sicura delle portiere lato strada con la tecnica della «maniglia olandese». Aprire la portiera con la mano destra anziché con la sinistra induce una rotazione del corpo verso sinistra che porta a visualizzare meglio il tratto di strada dietro il veicolo. L'apertura incauta delle portiere delle auto (fenomeno noto anche come «dooring») causa purtroppo sempre più spesso gravi incidenti con ciclisti. La «maniglia olandese» è insegnata come tecnica standard nei Paesi Bassi e diventerà materia obbligatoria della formazione di guida in tutta l'UE.

Cycla

In Svizzera è raccomandata dalla polizia e dalle associazioni del settore. Se fosse menzionata nel piano didattico conoscerebbe senz'altro una maggiore diffusione.

Discussione: sistemi di assistenza alla guida non a scapito della ciclomobilità, ma senza giornata di corso supplementare.

FOR

Abbiamo evidenziato e commentato di seguito i punti del piano didattico del CTC poco comprensibili e da adeguare:

**Primo blocco, numero 1.1 Competenze:** Sono pronti a riflettere in maniera approfondita sulle norme della circolazione, sui propri motivi di guida, sullo sviluppo del proprio senso della guida e sulla sicurezza dei veicoli, nonché sui rischi che comporta guidare un veicolo a motore (pesante).

**Secondo blocco, numero 2.1 Incarico alle persone che tengono il corso e competenze:** Insegnare ai partecipanti che l'impiego sicuro e conforme dei sistemi di assistenza alla guida e di guida automatizzata...

**Secondo blocco, numero 2.2, 3. Sensibilità stradale, sistemi di assistenza alla guida e stile di guida:** condizioni di visibilità: influsso delle condizioni di visibilità sulla percezione visiva; sistemi di assistenza alla guida: utilità, impiego e limiti dei sistemi di assistenza alla guida

**Quarto blocco, numero 4.2, 2.4:** analisi preliminare: non spiegata da nessuna parte e colonna a destra (contenuti) strutturata in modo poco chiaro.

Approviamo l'integrazione della tematica relativa ai sistemi di assistenza alla guida e di guida automatizzata (ADAS) nel CTC. In proposito si dovrebbero tematizzare e menzionare esplicitamente nell'ordinanza il miglioramento della sicurezza stradale e l'impatto positivo sul consumo energetico/sulle emissioni di CO<sub>2</sub>

QAED

**Sostanzialmente contrari** (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

LU, VD, AG Velo VERDI (Pfister, Rohr, Dähler), Grossenbacher, Jung, Brunner, Gähler

I sistemi di assistenza alla guida e di guida automatizzata (ADAS) sono in continua evoluzione e spesso pongono gli utenti di fronte a grandi sfide. La formazione all'uso di questi sistemi sarà un must in futuro.

LU

Bisogna imparare a conoscere gli ADAS nel quadro della formazione pratica di guida. Se il CTC è svolto prima dell'esame teorico, è del tutto inefficace.

Si veda risposta alla domanda 1.

VD

Inoltre, sempre riguardo alla tematica degli ADAS: sembra prematuro seguire tale formazione per ottenere la categoria A1 dai 14 anni e ½. Possono in effetti trascorrere più di 2 anni prima di avere l'età prescritta di 17 anni per svolgere lezioni di guida con veicoli della categoria B dotati di ADAS. La teoria imparata nel CTC rischia di non essere più sufficientemente presente nella mente. Sarebbe utile per contro introdurre delle ore di pratica obbligatorie con un maestro conducente che potrebbe affrontare la tematica degli ADAS.

A veicoli diversi si applicano in parte regole diverse, questo aspetto dovrebbe essere tematizzato. In questo modo i futuri conducenti potranno essere meglio preparati a comportamenti inaspettati. Se per esempio una bicicletta si muove in modo insolito, può darsi che sia autorizzata a farlo.

AG Velo VERDI  
(Pfister, Rohr,  
Dähler), Grossenbacher,  
Brunner

I sistemi di assistenza alla guida e di guida automatizzata sono già contenuti nel CTC.

Jung

Spiegare inoltre che per altri utenti della strada valgono regole specifiche. Non è necessario conoscerle tutte, ma è necessario guidare con prudenza in modo da non creare situazioni di pericolo se un altro utente della strada si comporta in modo inaspettato (ma corretto). Non è inoltre assolutamente consentito farsi giustizia da soli in quanto è probabile che gli altri si stiano comportando in modo corretto.

Gähler

Esempi: guidare la bicicletta al centro della corsia (art. 8 cpv. 4 lett. a e b ONC), non rispettare i semafori rossi che non valgono per il traffico ciclistico (art. 68 OSStr)

**Nessun parere** (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

**UCS**, CDSCS, SCPCS, UTP, UNA+FNG

Nessun parere per mancanza di competenza.

CDSCS

### 3.3 Altre osservazioni (domanda 6)

Avete altre osservazioni in merito alle modifiche proposte?

#### Analisi qualitativa: affermazioni chiave e richieste

**Sì** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

**AG, AI, AR, BE, BS, FR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH, UCS**, asa, upi, Mobilità pe-donale, L-drive, UTP, ATA, FSC, Swissdrive, **FOR, Jung, QAED, SBB**

A complemento della risposta alla domanda 3: per l'attività di audit (garanzia della qualità) è indispensabile creare nell'OCTC basi di valutazione unitarie (condizioni quadro e criteri):

AG

- quali sono i documenti adeguati e i contenuti più importanti che devono essere forniti ai partecipanti?
- come deve essere strutturato il materiale didattico?
- quali contenuti deve presentare il materiale didattico?
- quando è necessario un audit di verifica?
- chi istruisce gli auditori al fine di favorire un'attuazione unitaria? (le scuole guida operano in parte a livello intercantonale)

Per l'attuazione, per l'adeguamento dei sistemi come pure per la formazione degli esperti della circolazione, dovrebbe essere concesso un periodo di preparazione di 16 mesi.

AI

L'attuazione richiede tempo. Oltre ad adeguare i sistemi, si devono pure istruire gli esperti della circolazione. Una volta elaborato il nuovo materiale didattico, si deve inoltre prevedere anche del tempo per i controlli di qualità. Per far questo è auspicabile poter disporre di un periodo di avviamento di 16 mesi.

AR

Quanto alla sequenza dei blocchi di lezioni, raccomandiamo di modificare le procedure solo in casi eccezionali (lo specchietto riassuntivo del quarto blocco deve pertanto essere necessariamente l'ultimo modulo).

Il Consiglio di Stato del Cantone di Berna propone la seguente soluzione:

BE

I richiedenti sono obbligati a fornire il numero AVS per iscriversi al test della vista, al CTC e al corso di primo soccorso. Il modulo di richiesta deve poter essere compilato anche in formato elettronico al fine di consentire una gestione digitale continua del processo. La conferma da parte dei rappresentanti legali è raccolta solo mediante autodichiarazione (casella di controllo). L'identificazione personale può avvenire tramite incrocio elettronico dei dati con GERES e deve essere effettuata fisicamente durante la visita dall'ottico, il CTC, il corso di primo soccorso e l'esame teorico. Di conseguenza non è più necessaria sul modulo.

L'articolo 11 e l'allegato 4 OAC devono essere modificati in modo da consentire in futuro la registrazione completamente elettronica dei dati. Il Consiglio di Stato del Cantone di Berna chiede di recepire le modifiche in questo senso già nella presente modifica dell'OAC.

Art. 4 OCTC

FR

Si deve esigere siano disponibili dei servizi igienici e che la sala sia arredata con mobili ad uso pedagogico.

LU

La disposizione transitoria è a nostro avviso troppo severa. Se un candidato si iscrive all'esame teorico prima dell'entrata in vigore della modifica, ma l'esame si tiene dopo la sua entrata in vigore, non potrebbe sostenerlo. Si ritroverebbe cioè nella situazione assurda di poter fare l'iscrizione, ma di vedersi rimandato a casa il giorno dell'esame.

Proponiamo pertanto che la disposizione transitoria non faccia riferimento all'esame, ma all'iscrizione all'esame. Se il candidato non supera l'esame, dovrà frequentare il CTC prima di poter presentare una nuova domanda di iscrizione. Può eventualmente risultare utile in alternativa fissare un periodo transitorio da 1 a 3 mesi.

NE

Riteniamo che occorra mantenere la possibilità di frequentare il CTC su due giorni (come attualmente). Gli allievi seguono corsi di intere giornate e sono comunque in grado di assimilare la materia studiata. Non c'è dunque motivo di fare distinzioni per il CTC.

Occorre peraltro tener conto delle persone domiciliate in zone lontane che devono spostarsi, in generale la sera, senza poter contare sui trasporti pubblici.

Alla fine, è ottimo per la sicurezza stradale organizzare i CTC prima dell'esame teorico. Perché non andare ancora più in là per le categorie A e A1, obbligando a fare un corso pratico di guida della durata minima di 8 ore con un maestro conducente prima di poter circolare da soli sulla strada?

NW

1) La sequenza dei blocchi 1-2-3-4 deve essere rispettata. Seguire un ordine arbitrario non ha senso nemmeno nell'attuale CTC; la lezione 8 è già oggi una sintesi dell'intero corso.

2) La suddivisione del CTC in quattro blocchi (in quattro giornate diverse) rappresenta un passo indietro. Molte scuole guida offrono il corso come programma di mezza giornata (p. es. sabato mattina), il che ha perfettamente senso. Molti centri di formazione offrono corsi di mezza giornata di questo tipo. In caso di corsi serali si dovrebbe tuttavia prevedere un limite d'orario (p. es. divieto d'attività 22:00-06:00).

OW

1) La sequenza dei blocchi 1-2-3-4 deve essere rispettata. Seguire un ordine arbitrario non ha senso nemmeno nell'attuale CTC; la lezione 8 è già oggi una sintesi dell'intero corso.

2) La suddivisione del CTC in quattro blocchi (in quattro giornate diverse) rappresenta un passo indietro. Molte scuole guida offrono il corso come programma di mezza giornata (p. es. sabato mattina), il che ha perfettamente senso. Molti centri di formazione offrono corsi di mezza giornata di questo tipo.

SG

La modifica auspicata, ossia il completamento del CTC prima dell'esame teorico, implica la necessità di procedere a importanti adeguamenti nei sistemi degli uffici della circolazione (Cari e CTC/PGS by Sari). A meno che la creazione della tessera di ammissione all'esame teorico non venga in qualche modo automatizzata e inviata in Cari (analogamente a FAP to FAK), ciò potrebbe comportare ingenti costi supplementari, specialmente per i servizi di ammissione alla circolazione.

L'attuazione richiede tempo. Oltre ad adeguare i sistemi, si devono pure istruire gli esperti della circolazione. Una volta elaborato il nuovo materiale didattico, si deve inoltre prevedere del tempo per i controlli qualità. Per far questo sarebbe auspicabile poter disporre di un periodo di avviamento di 16 mesi.

SH, TG

Quanto alla sequenza dei blocchi di lezioni, raccomandiamo di modificare le procedure solo in casi eccezionali (lo specchietto riassuntivo del quarto blocco deve pertanto essere necessariamente l'ultimo modulo).

La garanzia della qualità non è disciplinata nell'OCTC, ma dovrebbe esservi integrata a posteriori.

SO

- 
- 1) La sequenza dei blocchi 1-2-3-4 deve essere rispettata. Seguire un ordine arbitrario non ha senso nemmeno nell'attuale CTC. L'ultima lezione del quarto blocco contiene per esempio una sintesi dell'intero corso.
- 2) La suddivisione del CTC in quattro blocchi rappresenta un passo indietro. Molte scuole guida offrono già oggi il corso ripartito sull'arco di due mezze giornate, cosa che ha perfettamente senso. La capacità di apprendimento dei partecipanti è per esempio maggiore il sabato mattina che dopo due (dure) giornate di lavoro infrasettimanali.

SZ

Attenzione alle tempistiche, diversi programmi informatici devono essere modificati (cari, sari, ecc). Gli enti che erogano i corsi hanno bisogno di tempo per aggiornare/modificare il proprio materiale di insegnamento.

TI

**Validità del corso:** come evidenziato alla domanda 1, non c'è legame tra domanda di licenza per allievo conducente e partecipazione al CTC; una persona potrebbe seguirlo tre anni prima di richiedere una licenza di condurre e in quel momento non avere più le conoscenze sufficienti. Appare quindi necessario che il CTC abbia una durata di validità limitata (3-6 mesi, per esempio), il che obbligherebbe il candidato a richiedere la licenza per allievo conducente entro un termine ragionevole e a «mettere in pratica» le conoscenze acquisite nel CTC.

VD

**CTC:** come detto in risposta alla domanda 1, il corso di teoria della circolazione dovrebbe essere diviso in due fasi distinte, e tale distinzione dovrebbe figurare nella nuova ordinanza dell'Ustra sul corso di teoria della circolazione (AP-OCTC).

**Art. 2 cpv. 1 lett. b AP-OCTC:** secondo il rapporto esplicativo, *gli aspiranti maestri conducenti potranno impartire il CTC quale misura di perfezionamento nell'ambito della pratica di formazione solo sotto la supervisione continua di un titolare dell'abilitazione della relativa categoria (A o B) (lett. b), ossia solo in sua presenza, per cui non basterà, per esempio, uno scambio quotidiano tra praticante e istruttore. Il numero massimo di partecipanti ammesso alle lezioni non può comunque essere superato.* Ciò non risulta però dal presente articolo né dall'articolo 7 capoverso 2. Va pertanto precisato.

**Art. 5 cpv. 1 lett. a AP-OCTC:** adeguare la versione francese, scrivendo per esempio:

*Nel locale dei corsi devono in particolare essere presenti:*

- a. gli strumenti didattici utilizzati;*  
*b. diversi strumenti di insegnamento per consentire il lavoro interattivo.*

VS

La mise en œuvre prend du temps. En plus de l'adaptation des systèmes, il faut impérativement former les expertes et experts de la circulation. Une fois les nouveaux moyens didactiques élaborés, il faudra également prévoir du temps pour les contrôles de qualité. Un délai de 16 mois est souhaitable à cet effet.

En ce qui concerne l'enchaînement des blocs d'enseignement, nous ne préconisons un changement d'ordre qu'à titre exceptionnel (le bloc 4 contient un résumé et doit donc obligatoirement être le dernier module).

L'art. 11 de l'OAC et l'annexe 4 doivent être adaptés de manière à permettre à l'avenir une saisie numérique des données sur toute la ligne. Nous demandons que cela soit ajouté à l'adaptation actuelle de l'OAC. Il s'agit d'une base importante pour pouvoir recueillir les premières expériences concernant l'introduction de l'eID.

ZG

**Richiesta di modifica concernente l'art. 6 cpv. 1 e 2 AP-OCTC:** adeguare i capoversi 1 e 2 in modo tale da permettere di svolgere due blocchi di lezioni di sabato e fare in modo che durante la settimana le lezioni non si protraggano oltre le 22.00.

Motivazione: permettere nuovamente di tenere corsi di mezza giornata il sabato mattina e limitare l'orario delle lezioni serali.

**Richiesta di modifica concernente l'art. 7 cpv. 1 AP-OCTC:** adeguare il capoverso 1 in modo tale che i blocchi di lezioni debbano essere obbligatoriamente frequentati nell'ordine 1 – 4.

ZG

Motivazione: non ha molto senso che nel quarto blocco si faccia un ripasso dei blocchi 1 – 4, se si prescrive solo che è il primo blocco a dover essere frequentato per primo.

L'attuazione del nuovo processo comporterà un onere non trascurabile per le autorità di ammissione (nuovi esami, controlli più intensivi, formazione) e per i docenti di guida (formazione, materiale didattico) nell'ambito della preparazione e dell'attuazione. Ci chiediamo quindi se sarà possibile garantire la qualità necessaria entro l'inizio del 2026.

ZH

In molti Cantoni sono già state create o sono in fase di creazione le basi giuridiche che consentono o addirittura prescrivono procedure amministrative interamente digitalizzate. A nostro avviso, si dovrebbe cogliere l'occasione offerta dal presente progetto di revisione per adeguare l'articolo 11 OAC in modo che queste procedure possano essere eseguite a livello cantonale anche in forma digitale.

---

Particolare attenzione va prestata al diritto transitorio. L'ordinanza dovrebbe disciplinare chiaramente che il nuovo processo di ottenimento della licenza per allievo conducente si applica solo alle procedure per le quali la domanda di rilascio di detta licenza è stata presentata dopo il 1° gennaio 2026. Le domande presentate prima del 31 dicembre 2025 saranno trattate secondo la procedura precedente. Bisogna evitare di mescolare vecchia e nuova procedura e questo va chiaramente espresso nell'articolo 151q OAC.

L'attuazione richiede tempo. Oltre ad adeguare i sistemi, si devono pure istruire gli esperti della circolazione. Una volta elaborato il nuovo materiale didattico, si deve inoltre prevedere del tempo per i controlli qualità. Per far questo sarebbe auspicabile poter disporre di un periodo di avviamento di 16 mesi.

asa

Quanto alla sequenza dei blocchi di lezioni, raccomandiamo di modificare le procedure solo in casi eccezionali (lo specchietto riassuntivo del quarto blocco deve pertanto essere necessariamente l'ultimo modulo).

---

upi accoglie con favore il passo avanti compiuto con questa revisione parziale, ossia l'anticipazione del CTC prima dell'esame teorico di base, ma ancor di più il lungamente atteso adeguamento dei suoi contenuti alle mutate condizioni quadro della formazione di guida.

upi

Ponendo maggior peso sui personali motivi di guida, sulla conoscenza dei pericoli e sui sistemi di assistenza alla guida e di guida automatizzata, vengono promossi aspetti d'importanza essenziale ai fini di una guida sicura, migliorando così la sicurezza stradale.

Una verifica dei contenuti didattici e dei metodi di insegnamento delle (nuove) competenze richieste, tra l'altro in relazione alla guida automatizzata, dovrebbe essere effettuata in modo coerente e regolare attraverso tutti gli attuali canali della formazione e dell'esame di guida (CTC, ETB, ETP, FCO). I risultati dei lavori di ricerca citati in precedenza costituiscono una valida base a tal fine.

upi è consapevole che l'ampliamento dei contenuti richiede un maggiore sfruttamento del tempo già previsto per il CTC. È quindi necessario esaminare se alcuni contenuti dei corsi esistenti possano essere eliminati a favore di nuovi contenuti didattici o se debbano essere studiati in modo autonomo.

Da molti anni upi si occupa intensivamente della concezione contenutistica e metodologica dei diversi canali di formazione di guida e può offrire un supporto tecnico per l'elaborazione, lo sviluppo e l'attuazione di strumenti, liste di controllo, corsi di formazione per auditor ecc. già esistenti o integrative.

#### Art. 4 Locale dei corsi

Mobilità pedonale

In ossequio alla LDis è quantomai doveroso aggiungere all'elenco che il locale deve essere provvisto di un WC entrambi accessibili in sedia a rotelle.

Con l'integrazione degli ADAS nel CTC, si prevede che vi sarà molto meno tempo a disposizione per altri temi. La durata del corso è del resto di gran lunga insufficiente per trasmettere le conoscenze di base necessarie, per cui il CTC resta di fatto un «corso accelerato».

L-drive

#### Chiediamo pertanto:

- di aumentare il numero totale di ore del CTC ad almeno 16 ore. Questo aumento è necessario per adempiere ai requisiti più elevati del corso, alla più ampia varietà di temi trattati e alle esigenze richieste per il superamento dell'esame teorico di base;
- che possano essere utilizzati solo strumenti didattici verificati e approvati, in modo tale che l'insegnamento soddisfi i requisiti di qualità necessari e che i futuri allievi conducenti dispongano della documentazione richiesta per potersi preparare adeguatamente all'esame teorico di base dopo il CTC.

#### Motivazione:

In passato il CTC è stato integrato e ampliato a più riprese dal punto di vista tematico senza però modificarne la durata. A seguito della modifica dell'OAC del 2018 (Opera-3) si era già tagliato l'obbligo di perfezionamento, riducendo la formazione complementare obbligatoria da due a un giorno. A causa di questo taglio, molti contenuti didattici sono stati trasferiti nella formazione di base e quindi nel CTC. È indispensabile ora tener conto dei requisiti più elevati in materia di formazione di base, aumentando le ore di lezione del CTC. Solo così è possibile garantire una formazione di guida solida, retta da un CTC moderno capace di accompagnare l'intera «carriera» di un automobilista o di un motociclista. Inoltre, come riportato nelle attuali istruzioni relative al corso di teoria della circolazione, «Il programma generale è inteso a esemplificare le modalità di raggiungimento degli obiettivi di cui all'articolo 18 capoverso 4 OAC, ma non è necessario impartire obbligatoriamente tutti i contenuti elencati». Questa precisazione dimostra che la portata dei temi è già troppo ampia e che gli istruttori di guida devono procedere a sfondare il programma didattico. Poiché, tuttavia, ora bisogna insegnare tutti i contenuti del corso (!), si deve anche mettere a disposizione il tempo necessario per farlo.

---

**Chiediamo** inoltre che venga soppresso senza essere sostituito l'articolo 9 AP-OCTC in quanto la partecipazione è registrata elettronicamente (art. 8 cpv. 2 AP-OCTC), già oggi non vengono più rilasciate conferme fisiche della frequenza e il superamento dell'esame teorico di base è la prova del completamento del CTC.

Nell'allegato 11 cifra II numero 1.2.3 OAC (regole per un utilizzo dei veicoli rispettoso dell'ambiente), l'accento è ancora posto sui veicoli con cambio manuale. Non viene prestata alcuna attenzione ai veicoli automatici o elettrici. A nostro avviso, dovrebbero essere presi in considerazione i seguenti punti:

- influsso della scelta della marcia; modalità di guida Eco
- accelerazione
- posizione del pedale dell'acceleratore
- salita / discesa
- anticipazione / distanza
- disinserimento della trazione
- veleggio
- sfruttamento dell'inerzia
- guida a velocità costante.

---

Dal progetto di ricerca di UTP sulla sicurezza ai passaggi a livello si stanno attualmente traendo misure concrete per sensibilizzare e formare gli utenti della strada che, in collaborazione con i rappresentanti del settore stradale, saranno preparate per essere integrate nel CTC e nelle relative direttive.

UTP

Quanto alla prova delle conoscenze teoriche, occorre verificare rispetto all'elenco dettagliato di cui al numero 1.2.3 se non sia opportuno richiamare l'attenzione, ai numeri 1.2.1 o 1.2.2, sui rischi elevati e sulla conseguente necessità di prestare attenzione all'attraversamento dei passaggi a livello (prevenire l'arresto sul passaggio a livello, lunghi spazi di frenata dei treni).

---

Accogliamo con esplicito favore il fatto che il CTC sia svolto in presenza e non online (cfr. rapporto esplicativo, pag. 2).

ATA

Facciamo riferimento all'articolo 6 AP-OCTC.

FSC, SBb

Capoverso 1: «Il corso di teoria della circolazione consiste in quattro blocchi di lezioni».

Il capoverso 3 recita: «Le lezioni si basano sul piano didattico di cui all'allegato».

Proponiamo una modifica di espressione nel terzo blocco: Riguardo per gli altri utenti.

Nella colonna in cui si parla delle «esigenze dei diversi utenti della strada» si dice che «i partecipanti sono disposti a tenere un comportamento rispettoso nei confronti delle categorie di utenti più deboli e vulnerabili». Orbene, non si tratta di essere disposti a tenere solo un comportamento rispettoso verso di noi. Conformemente all'articolo 26 capoverso 2 LCStr che recita «Particolare prudenza deve essere usata verso i fanciulli, gli infermi e i vecchi (...), rifiutiamo l'espressione «comportamento rispettoso» poiché è piuttosto di prudenza che devono far prova i conducenti.

Questa la nostra proposta di modifica,

ossia: I partecipanti sanno che devono osservare e interpretare il comportamento degli altri utenti della strada per poi adattare la loro guida a tempo debito. Mostrano un senso di responsabilità accresciuto soprattutto nei confronti delle categorie di utenti più deboli e vulnerabili (fanciulli, [...] e motociclisti) come pure delle persone anziane o inferme, in particolare dei ciechi e degli ipovedenti con il bastone bianco, nonché nelle situazioni in cui altri utenti della strada potrebbero non comportarsi correttamente.

Art. 6 cpv. 1

Swissdrive

Per rielaborare quanto appreso e assimilare i contenuti dell'ampio e impegnativo piano didattico del CTC, i partecipanti hanno bisogno di tempo. Appoggiamo pertanto la modifica che prevede la suddivisione del corso in quattro blocchi di lezioni da frequentare in giorni diversi.

---

Abbiamo evidenziato e commentato i punti poco comprensibili e da modificare nel piano didattico del CTC (v. commento alla domanda 5).

FOR

Mettetevi nei panni di un quindicenne. Ha – credetemi – ben altre preoccupazioni: diploma, apprendistato, ecc. Il CTC non gli interessa. È concentrato sull'esame teorico e basta. In più non ha soldi, ci pensano mamma e papà a pagare. La mia esperienza in merito è negativa: il CTC non ha alcun valore. Nessuno degli allievi a cui ho chiesto era contento dell'abbassamento dei limiti d'età. Loro li vedono i problemi e noi non consideriamo la loro opinione. Solo i sedicenni sono contenti delle loro 125. Purtroppo molti non arriveranno ai 18 anni. Non vedono i pericoli! E questo non cambierà nemmeno se il CTC sarà anticipato.

Jung

---

Nell'allegato 11 cifra II numero 1.24 OAC (Requisiti minimi, Esame teorico di base) sono elencate le regole per un utilizzo dei veicoli rispettoso dell'ambiente che devono essere verificati nell'esame (guida parsimoniosa ed ecologica, riduzione del rumore). I temi elencati

QAED

---

vanno aggiornati e integrati, mancano per esempio i seguenti punti: guida previdente, mantenimento della distanza, sfruttamento dell'inerzia, guida a velocità costante, salita / discesa, misure preparatorie (p. es. scelta degli pneumatici, pressione degli pneumatici).

Mancano inoltre indicazioni sulle regole per i veicoli con cambio automatico e i veicoli elettrici (p. es. modalità Eco, veleggio, recupero di energia, ricarica).

**NO** (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

**BL, GE, GL, GR, JU, UR**, USAM, ACVS, CCPGS, UPSA, ACS, auto-svizzera, ASETA, stradasvizzera, TCS, Ve-losuisse, VFAS, **Lohnunternehmer**

**Nessun parere** (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

**UCS**, CDSCS, SCPGS, Pro Velo, UNA+FNG, **Gähler**

## Allegato: Partecipanti alla consultazione

Abbreviazione	Denominazione
<b>1. Cantoni</b>	
ZH	Zurigo
BE	Berna
LU	Lucerna
UR	Uri
SZ	Svitto
OW	Obvaldo
NW	Nidvaldo
GL	Glarona
ZG	Zugo
FR	Friburgo
SO	Soletta
BS	Basilea Città
BL	Basilea Campagna
SH	Sciaffusa
AR	Appenzello Esterno
AI	Appenzello Interno
SG	San Gallo
GR	Grigioni
AG	Argovia
TG	Turgovia
TI	Ticino
VD	Vaud
VS	Vallese
NE	Neuchâtel
GE	Ginevra
JU	Giura
<b>2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale</b>	
PSS	Partito Socialista Svizzero
UDC	Unione Democratica di Centro
<b>3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna</b>	
SGV	Associazione dei Comuni Svizzeri
UCS	Unione delle città svizzere
<b>4. Associazioni mantello nazionali dell'economia</b>	
USI	Unione svizzera degli imprenditori
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
<b>5. Altre cerchie interessate</b>	
<b>5.1 Organizzazioni intercantonalni</b>	
ACVS	Comunità di lavoro dei capi della polizia stradale della Svizzera e del Principato del Liechtenstein
CSP	Coordinazione svizzera dei pompieri
CDDGP	Conferenza delle direttive e dei direttori cantonali di giustizia e polizia
CCPCS	Conferenza dei comandanti delle polizie cantonali della Svizzera
CDSCS	Conferenza delle direttive e dei direttori di sicurezza delle città svizzere
SCPCS	Società dei capi di polizia delle città svizzere
asa	Associazione dei servizi della circolazione
<b>5.2 Associazioni nazionali trasporti/mobilità</b>	
ACS	Automobile Club Svizzero
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile
auto-svizzera	Associazione degli importatori svizzeri di automobili
upi	Ufficio prevenzione infortuni

<b>Abbreviazione</b>	<b>Denominazione</b>
Mobilità pedonale	Mobilità pedonale Svizzera
L-drive	L-drive Svizzera (organizzazione svizzera di riferimento degli istruttori di guida)
Pro Velo	Pro Velo Svizzera
RoadCross	RoadCross Svizzera
ASETA	Associazione Svizzera per l'Equipaggiamento tecnico in agricoltura
stradasvizzera	stradasvizzera (federazione svizzera degli utenti stradali)
TCS	Touring Club Svizzero
Velosuisse	Velosuisse (associazione svizzera dei fornitori di biciclette)
VFAS	Associazione svizzera dei commercianti di veicoli indipendenti
UTP	Unione dei trasporti pubblici
ATA	Associazione traffico e ambiente
<b>5.3 Altre associazioni nazionali</b>	
FSC	Federazione svizzera dei ciechi e deboli di vista
Swissdrive	Swissdrive (organizzazione indipendente impegnata nella sicurezza stradale)
<b>5.4 Assicurazioni</b>	
UNA+FNG	Ufficio Nazionale Svizzero d'Assicurazione & Fondo Nazionale Svizzero di Garanzia
Suva	Istituto svizzero di assicurazione contro gli infortuni
<b>5.6 Altro</b>	
Architettura senza ostacoli	Architettura senza ostacoli – Il centro svizzero specializzato
<b>6. Altre cerchie interessate</b>	
AG Velo VERDI	AG Velo der GRÜNEN der Stadt Zürich: Corsin Pfister, Markus Rohr, Sarah Dähler (comunità di lavoro bici dei VERDI della città di Zurigo: Corsin Pfister, Markus Rohr, Sarah Dahler)
AG Velo PSS	AG Velo der SP der Stadt Zürich: Sandro Gähler (comunità di lavoro bici del PSS della città di Zurigo: Sandro Gähler)
Brunner	Paul Brunner
Cycla	Cycla. – L'alleanza svizzera della bici
Erhart	Othmar Erhart
FOR	Forensisches Institut Zürich (istituto forense Zurigo)
Grossenbacher	Cristiana Grossenbacher
Jung	Gaby Jung
Lohnunternehmer	Verband Lohnunternehmer Schweiz (associazione contoterzisti agricoli Svizzera)
QAED	Quality Alliance Eco-Drive
SBb	Schweizerischer Blindenbund