



15.456

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

**Rapporto della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni
del Consiglio nazionale (CTT-N)**

del 21 marzo 2017

Onorevoli colleghi,

con il presente rapporto vi sottoponiamo il progetto di modifica della legge sulla circolazione stradale, che trasmettiamo nel contempo per parere al Consiglio federale.

La Commissione vi propone di approvare il progetto di legge allegato.

21 marzo 2017

In nome della Commissione:

La presidente, Natalie Rickli

Compendio

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

Rapporto

1 Punti essenziali del progetto

1.1 Situazione iniziale

Attualmente i titolari di una licenza di condurre per veicoli di categorie non professionali devono sottoporsi ogni due anni, a partire dai 70 anni, a una visita medica d'idoneità alla guida. Il medico verifica se la persona interessata soddisfa i requisiti medici minimi ai fini di una guida sicura dei veicoli a motore. Con l'iniziativa parlamentare 15.456 del 18 giugno 2015, il consigliere nazionale Maximilian Reimann chiede di innalzare questo limite di età da 70 a 75 anni. Egli motiva la sua richiesta adducendo che i Paesi limitrofi Germania, Francia e Austria non prevedono una visita medica di questo tipo ma fanno piuttosto affidamento sul senso di responsabilità degli anziani. Stando alle statistiche, gli anziani di questi Paesi non causano peraltro più incidenti dei loro coetanei svizzeri. Di conseguenza, l'autore dell'iniziativa ritiene che gli anziani in Svizzera siano discriminati rispetto ai conducenti anziani stranieri a causa di tale visita medica. A titolo di compensazione propone che la Confederazione sostenga gli anziani permettendo loro di decidere autonomamente quando smettere di guidare.

Il 16 novembre 2015 la CTT-N ha esaminato l'iniziativa e sentito l'autore della stessa. Essa chiedeva con 15 voti contro 9 di non darvi seguito. La minoranza ha condiviso la motivazione esposta dall'autore dell'iniziativa, mentre la maggioranza voleva mantenere l'attuale limite di età, ritenendo che la visita medica d'idoneità alla guida permetta di individuare tempestivamente eventuali pregiudizi per la circolazione stradale e di reagirvi adeguatamente. Ciò consentirebbe di mantenere la mobilità degli anziani il più a lungo possibile evitando incidenti. Secondo la maggioranza della Commissione le visite non costituiscono una discriminazione e hanno luogo al momento opportuno.

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

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

L'8 giugno 2016 il Consiglio degli Stati si è espresso contro la proposta della sua Commissione allineandosi, con 22 contro 19 voti, alla decisione del Consiglio nazionale di dare seguito all'iniziativa. La CTT-N è stata quindi incaricata di elaborare un progetto (art. 111 cpv. 1 della legge del 13 dicembre 2002¹ sul Parlamento).

¹ RS 171.10

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

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

L'Ufficio federale delle strade ha svolto la consultazione dal 4 novembre 2016 al 3 febbraio 2017. Il 21 marzo 2017 la CTT-N ha preso atto dei risultati che ne sono scaturiti (cfr. n. 2) e, sulla base dei pareri pervenuti, ha deciso con 15 voti contro 7 di sottoporre alla sua Camera il progetto inviato in consultazione. Secondo la minoranza, occorre tuttavia introdurre una modifica che preveda un controllo preventivo a 70 anni compiuti al fine di garantire la sicurezza sulle strade.

1.2 Nuova normativa

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

1.3 Motivazione e valutazione della soluzione proposta

La richiesta dell'iniziativa di innalzare il limite di età per l'esame medico di idoneità alla guida è adempiuta dalla modifica proposta della LCStr.

L'iniziativa chiede inoltre alla Confederazione di contribuire a responsabilizzare gli anziani, permettendo loro di decidere autonomamente quando smettere di guidare. A tal fine non è necessario modificare la legge ma è sufficiente applicare il vigente articolo 2a LCStr, secondo cui la Confederazione promuove la sicurezza della circolazione mediante campagne di sensibilizzazione e altre attività di prevenzione, una disposizione, questa, che contempla già attività di prevenzione intese a responsabilizzare i conducenti anziani. Tuttavia è raro che l'Amministrazione federale stessa conduca delle campagne, ma piuttosto demanda tale compito al Fondo di sicurezza stradale (FSS), un ente di diritto pubblico della Confederazione che ha ricevuto il mandato legale³ di promuovere misure di prevenzione degli incidenti stradali destinate a tutte le fasce d'età e categorie di utenti.

L'innalzamento del limite di età per l'esame medico destinato a verificare l'idoneità alla guida dei conducenti non professionisti ha ovviamente ripercussioni anche sugli ultracinquantenni titolari di una licenza di condurre per veicoli di categorie profes-

² RS 741.01

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

sionali che in futuro, a partire dai 75 anni, dovranno sottoporsi a una visita medica ogni due anni anziché ogni tre. Attualmente il passaggio dalla frequenza triennale a quella biennale avviene al compimento dei 70 anni. Questo perché per gli autisti di professione è previsto un esame medico di idoneità alla guida ogni cinque anni, che si riducono a tre a partire dai 50 anni; successivamente si applicano le prescrizioni vigenti per gli anziani.

1.4 Diritto comparato e rapporto con il diritto europeo

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

1.5 Attuazione

L'articolo 27 capoverso 1 dell'ordinanza del 27 ottobre 1976⁹ sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (OAC) esplicita l'obbligo di sottoporsi a una visita medica di idoneità alla guida. Per attuare la modifica proposta della LCStr è necessario innalzare il limite di età da 70 a 75 anni compiuti previsto nella lettera b della suddetta disposizione nonché nelle disposizioni concernenti i medici autorizzati a effettuare tali visite (art. 5a^{bis} cpv. 1 lett. a e f dell'allegato 1^{bis} OAC).

L'esecuzione delle disposizioni relative a tali visite di controllo compete alle autorità cantonali preposte (di norma gli Uffici cantonali della circolazione), che convocano i titolari di una licenza di condurre e, sulla base del referto, si pronunciano sulla loro idoneità a guidare.

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

⁵ Danimarca e Paesi Bassi.

⁶ Cipro, Finlandia, Irlanda e Slovenia.

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

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

⁹ RS 741.51

2 Consultazione

Nel quadro della consultazione sul progetto preliminare, svoltasi tra il 4 novembre 2016 e il 3 febbraio 2017, 64 destinatari hanno formulato un parere: 26 Cantoni, 5 partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, 3 associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, nonché dell'economia e 30 altre organizzazioni.

2.1 Risultati

È contraria all'innalzamento del limite d'età una risicata maggioranza di Cantoni: 12 sono favorevoli (AR, BL, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SZ, TG, ZG), 14 sono contrari (AG, AI, BE, BS, FR, GE, NE, SH, SO, TI, UR, VD, VS, ZH).

Dei partiti politici, 3 (PLR, PPD, UDC) sono a favore, 2 (PBD, PSS) sono contrari.

Un'associazione mantello (SGV) è d'accordo che la visita medica venga posticipata, una (CH Städte) è invece contraria.

Delle altre organizzazioni consultate, 15 sostengono la proposta (ASTAG, CP, FREC, FRS, GAESO, IG Motorrad, KKA, mfe, motosuisse, SMSR, SMVS, SRV, SSR, TCS, velosuisse) mentre 9 la respingono (asa, AVA-E, Mobilità pedonale Svizzera, KSSD, OPTIK SCHWEIZ, RoadCross Schweiz, SGRM, SVSP, VFV).

Le altre 6 organizzazioni partecipanti (bfu, FMH, KKJPD, SGAIM, SISTRA, SKS) e un'organizzazione mantello (CH Gemeinden) non hanno espresso alcun parere.

I pareri pervenuti sono riassunti nel rapporto sui risultati della consultazione (www.admin.ch/ch/i/gg/pc/ind2016.html#CP).

2.2 Attuazione da parte dei Cantoni

In sede di consultazione 23 Cantoni (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH) hanno comunicato di poter effettuare i lavori d'attuazione necessari entro sei mesi, 2 Cantoni (SH, VD) hanno precisato che necessitano di almeno nove o, nel caso ideale, dodici mesi per attuare la nuova normativa, mentre 1 Cantone (AI) ha segnalato che gli occorrono dodici mesi.

2.3 Valutazione dei risultati e decisione della Commissione

La CTT-N ha preso atto dei risultati della consultazione nella seduta del 21 marzo 2017. Constata che la maggioranza dei partecipanti è favorevole al progetto.

Reputa che, sebbene una leggera maggioranza dei Cantoni sia contraria a un innalzamento del limite di età a 75 anni, 23 Cantoni possono attuare a breve i lavori necessari.

La Commissione ha preso in seria considerazione il parere dei medici, che in grande maggioranza si esprimono a favore del progetto. Il loro parere è determinante poiché sono loro gli specialisti chiamati a valutare l'idoneità alla guida dei conducenti anziani. È inoltre la categoria più toccata dalle ripercussioni economiche del progetto.

Sulla scorta di quanto precede, la Commissione ha deciso con 15 voti contro 7 di mantenere il progetto.

La minoranza propone invece di riprendere una controproposta formulata durante la consultazione, che consiste nell'effettuare una prima visita di controllo al compimento dei 70 anni e successivamente un esame ogni due anni a partire dal compimento dei 75 anni (cfr. n. 3).

3 **Commento ai singoli articoli**

Art. 15d cpv. 2, primo periodo

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

Minoranza (Hardegger, Allemann, Graf-Litscher, Guhl, Hadorn, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Una minoranza della Commissione chiede di introdurre una visita di controllo preventiva al compimento del 70° anno e successivamente, come prevede il progetto della maggioranza, di effettuare una visita ogni due anni a partire dal 75° anno. Osserva che ai fini della prevenzione è del tutto sensato procedere in tal senso. Ciò consentirebbe infatti ai conducenti anziani di rendersi conto se sono ancora idonei alla guida e di garantire nel contempo una maggiore sicurezza agli utenti della strada. Fondandosi sul dato scientifico che gli anziani godono di sempre miglior salute, la maggioranza della Commissione ritiene che non sia necessario introdurre una visita di controllo preventiva al compimento dei 70 anni.

Art. 109 *Disposizione transitoria della modifica del ...*

Lo scopo della norma transitoria è di impedire per esempio che una persona di 74 anni, che si sottopone a una visita medica poco prima dell'entrata in vigore del nuovo limite di età, sia costretta a ripeterla a 75 anni, ossia prima della scadenza biennale; in virtù di questa disposizione effettuerà la visita successiva a 76 anni. In tal modo l'intervallo di due anni tra le visite mediche, che permane in vigore, non viene ridotto.

Minoranza (Hardegger, Allemann, Graf-Litscher, Guhl, Hadorn, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

La modifica concerne unicamente la formulazione. Il contenuto materiale della disposizione è identico a quello della maggioranza.

4 Ripercussioni

4.1 Ripercussioni per la Confederazione

4.1.1 Ripercussioni finanziarie derivanti da adattamenti informatici

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

4.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale

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

4.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per i centri urbani, gli agglomerati e le regioni di montagna

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

Posticipando di cinque anni la prima convocazione dei conducenti non professionisti a una visita medica e il momento in cui si intensifica la frequenza dei controlli per gli autisti di professione, diminuisce il numero di persone che si sottopongono a tali visite di controllo e, di conseguenza, i relativi oneri per le autorità cantonali (p. es. valutazione del referto).

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

4.3 Ripercussioni per l'economia

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

Posticipando di cinque anni l'inizio dell'obbligo di effettuare una visita medica per i conducenti non professionisti e il momento in cui la frequenza dei controlli si intensifica per gli autisti di professione, diminuisce il numero di persone che si sottopongono a tali visite di controllo e, di conseguenza, i relativi introiti per i medici.

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

4.4 Ripercussioni per la società

Non è possibile determinare con precisione le eventuali ripercussioni del progetto sulla sicurezza stradale, sia perché gli incidenti sono eventi rari ed è quindi complicato stimare in anticipo il coinvolgimento di una persona, sia perché è difficile prevedere le circostanze che portano un anziano a decidere di propria iniziativa quando smettere di guidare. Non è possibile fornire indicazioni precise neppure riguardo alle ripercussioni sulla mobilità della fascia di popolazione interessata.

4.5 Ripercussioni per l'ambiente

Il progetto non ha ripercussioni significative sull'ambiente.

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità

La modifica proposta della LCStr si fonda, al pari della stessa legge, sull'articolo 82 della Costituzione federale¹⁰ (Cost.), che conferisce alla Confederazione la competenza di emanare prescrizioni sulla circolazione stradale.

5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

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

¹⁰ RS 101

¹¹ RS 0.740.72

¹² RS 0.741.10

5.3 Forma dell'atto

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

5.4 Protezione dei dati

La proposta non ha ripercussioni sulla protezione dei dati.