



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Ufficio federale delle strade USTRA

STATISTICHE

CONTROLLI DEL TRAFFICO PESANTE

Edizione 2018



A cura di

Ufficio federale delle strade (USTRA)

Mühlestrasse 2, Ittigen

Tel. 058 462 94 11

Fax 058 463 23 03

info@astra.admin.ch

INDICE

1.	Introduzione	4
2.	Basi giuridiche	4
2.1.	Legge federale sulla circolazione stradale (LCStr)	4
2.2.	Ordinanza sul traffico pesante (OTTP)	4
2.3.	Ordinanza sulle strade nazionali (OSN)	4
3.	Piano di intensificazione	5
3.1.	Controlli mobili	5
3.2.	Centri di controllo traffico pesante (CCTP)	5
3.3.	Impianti CCTP	9
3.4.	Controlli aziendali	10
4.	Statistiche	11
4.1.	Prestazioni orarie annue dal 2015 per l'intensificazione dei controlli mobili e i controlli stazionari	11
4.2.	Costi annui dal 2015 per l'intensificazione dei controlli mobili e i controlli stazionari	11
4.3.	Statistica dei controlli dal 2015	12

1. Introduzione

L'intensificazione dei controlli sui mezzi pesanti in Svizzera persegue tre obiettivi principali:

- favorire il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla rotaia: si tratta di un obiettivo di politica dei trasporti svizzera cui contribuisce in maniera significativa la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). Inoltre, in base alla legge sul trasferimento del traffico si devono creare, attraverso misure di accompagnamento, condizioni quadro stradali e ferroviarie atte a incrementare le opportunità di mercato per il trasporto merci su rotaia;
- garantire, mediante la collaborazione tra Cantoni e Confederazione, un maggiore rispetto del codice della strada e, di conseguenza, una concorrenza leale tra le varie modalità di trasporto e l'aderenza alle condizioni di lavoro previste dalle disposizioni legali;
- incrementare la sicurezza stradale attraverso veicoli e infrastrutture sicuri e un migliore comportamento alla guida, al fine di ridurre sensibilmente il numero di morti e feriti gravi sulle strade svizzere, come perseguito dalla politica elvetica in materia.

2. Basi giuridiche

2.1. Legge federale sulla circolazione stradale (LCStr)

Art. 53a Controlli del traffico pesante

Per attuare le norme della legislazione stradale e conseguire gli obiettivi della legge dell'8 ottobre 1999 sul trasferimento del traffico i Cantoni svolgono controlli stradali del traffico pesante, tenendo conto del grado di rischio.

2.2. Ordinanza sul traffico pesante (OTTP)

Art. 46 Contributi ai controlli del traffico pesante

Cpv. 1: La Confederazione versa contributi ai Cantoni che effettuano maggiori controlli ai fini dell'applicazione della tassa e in particolare del trasferimento su ferrovia del traffico merci pesante attraverso le Alpi giusta l'articolo 1 capoverso 1 della legge dell'8 ottobre 1999 sul trasferimento del traffico.

Cpv. 2: Il calcolo e l'importo dei contributi sono fissati in accordi di prestazioni conclusi dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni con i Cantoni.

2.3. Ordinanza sulle strade nazionali (OSN)

Art. 2 Parti costitutive delle strade nazionali

Parti costitutive delle strade nazionali sono, secondo la forma della sistemazione e i requisiti determinati dalla loro funzione tecnica:

lett. m: i centri per il controllo del traffico pesante, comprese le vie di accesso e di uscita, nonché le costruzioni e installazioni tecniche necessarie ai controlli quali pese e laboratori;

3. Piano di intensificazione

Tra i compiti fondamentali della polizia rientra il controllo periodico dei veicoli merci pesanti: tale attività non è sovvenzionata dalla Confederazione ovvero dall'Ufficio federale delle strade (USTRA).

Avendo constatato, all'inizio del 2000, l'impossibilità di raggiungere gli obiettivi fissati dalla Confederazione esclusivamente attraverso i controlli standard delle polizie cantonali, è stato approvato un piano di intensificazione per accertamenti più frequenti e approfonditi.

Dal 2001 il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha concluso con i Cantoni convenzioni sulle prestazioni per l'esecuzione di controlli aggiuntivi.

Nel 2003 l'USTRA ha rivisto il piano del 2000 sulla base delle esperienze raccolte, inserendo la distinzione tra verifiche mobili e verifiche stazionarie negli appositi centri.

Le operazioni sono eseguite da funzionari con formazione specifica e riguardano in particolare:

- sicurezza del veicolo;
- autista, sue condizioni fisiche generali, tempi di guida e di riposo;
- norme della circolazione;
- dimensioni e, laddove possibile, pesi;
- rispetto del divieto di circolazione notturna e domenicale;
- merci pericolose;
- disposizioni sulla TTPCP;
- patente, licenza di circolazione e targhe;
- rispetto delle disposizioni di diritto doganale (p. es. cabotaggio).

3.1. Controlli mobili

L'intensificazione dei controlli mobili, utilizzando le infrastrutture esistenti, è attuata a livello nazionale dalle polizie stradali cantonali. A tale scopo il DATEC ha concluso apposite convenzioni sulle prestazioni con 21 Cantoni (esclusi AI, GE, NE, ZG e ZH).



All'inizio di ogni convenzione sono definiti obiettivi e principi generali, tra cui il ruolo dei controlli intensificati nel garantire il totale rispetto delle specifiche prescrizioni vigenti da parte del maggior numero possibile di autisti e di veicoli pesanti. I Cantoni si impegnano a effettuare annualmente un determinato numero di ore supplementari in controlli del traffico pesante sul loro territorio, soprattutto sui maggiori assi di traffico e, per le trasversali alpine, principalmente sull'asse nord-sud.

Per l'erogazione di tutte le prestazioni cantonali necessarie al raggiungimento degli obiettivi è assicurata ai Cantoni un'indennità oraria pari a 140.— franchi per poliziotti addestrati e 80.— franchi per aspiranti agenti.

3.2. Centri di controllo traffico pesante (CCTP)

Nel piano del 2003 si distinguono due tipi di centro, «midi» e «maxi». La tipologia «mini» prevista nel 2000 non è più utilizzata. Saranno inoltre realizzati meno centri maxi e più centri midi.

Fondamentalmente vengono rimborsati tutti i costi dei centri connessi alle attività operative della polizia, quali stipendi e prestazioni sociali, ma anche equipaggiamento personale (uniformi, armi ecc.) e mezzi di servizio (veicoli, strumenti di controllo ecc.).

I costi degli edifici e relativi impianti fissi (ad es. banco di prova dei freni, bilancia ecc.) sono sostenuti dalla Confederazione in quanto elementi infrastrutturali.



Centro di controllo traffico pesante di Saint Maurice

Elementi chiave:

- parità di trattamento di autocarri esteri e svizzeri;
- controlli equivalenti sui quattro valichi alpini per evitare uno spostamento del traffico;
- nessuna ripartizione tematica dei controlli tra i singoli centri; ciascuno deve essere in grado di controllare tutti gli aspetti (evitando la prevedibilità per gli autisti);
- impiego del metodo a campione;
- strutture di due sole dimensioni: «midi» e «maxi»;
- per ragioni economiche i CCTP sono fondamentalmente previsti soltanto per il controllo di una direzione di marcia (con possibili eccezioni);
- struttura modulare con dotazione di base iniziale da integrare eventualmente in seguito;
- attuazione delle disposizioni legali per conducenti, veicoli e carico non solo mediante denunce e multe, ma d'ora in avanti anche vietando la circolazione ai mezzi non in regola;
- dotazione dei centri in modo da consentire un controllo tecnico competente dell'intero veicolo con le opportune installazioni tecniche.

La dotazione dei CCTP è stata definita come segue	Midi	Maxi
Impianto di misurazione automatica della sagoma dei veicoli – altezza, larghezza, lunghezza (profiler)	sì	sì
Bilancia statica (possibilmente suddivisa per pesare singoli carichi per asse)	sì	sì
Banco di prova freni	sì	sì
Fossa di controllo	sì	sì
Posti di controllo coperti	-	2
Piazzale coperto per carico e scarico merci	sì	sì
Laboratorio per il controllo di merci pericolose	no	sì
Uffici	6 postazioni di lavoro	8 postazioni di lavoro
Bagni pubblici (sempre accessibili per gli autisti)	sì	sì
Posti di stazionamento per veicoli	min. 10	min. 20
Sala interrogatorio	1	2
Sportello	sì	sì
Locale per il personale	sì	sì



Fossa di controllo a Saint Maurice

Centri previsti dal piano del 2003 con entrata in funzione prioritaria:

Regione	N. autostrada	Tipo	Realizzazione
Svizzera centrale	A02	maxi	CCTP Ripshausen
Sigirino	A02	midi	CCTP Giornico e Mesolcina
Realta	A13	midi	CCTP Unterrealta
St. Maurice	A09	midi	CCTP St. Maurice
Sciaffusa	A04	midi	CCTP Sciaffusa

Centri previsti con entrata in funzione in una seconda fase:

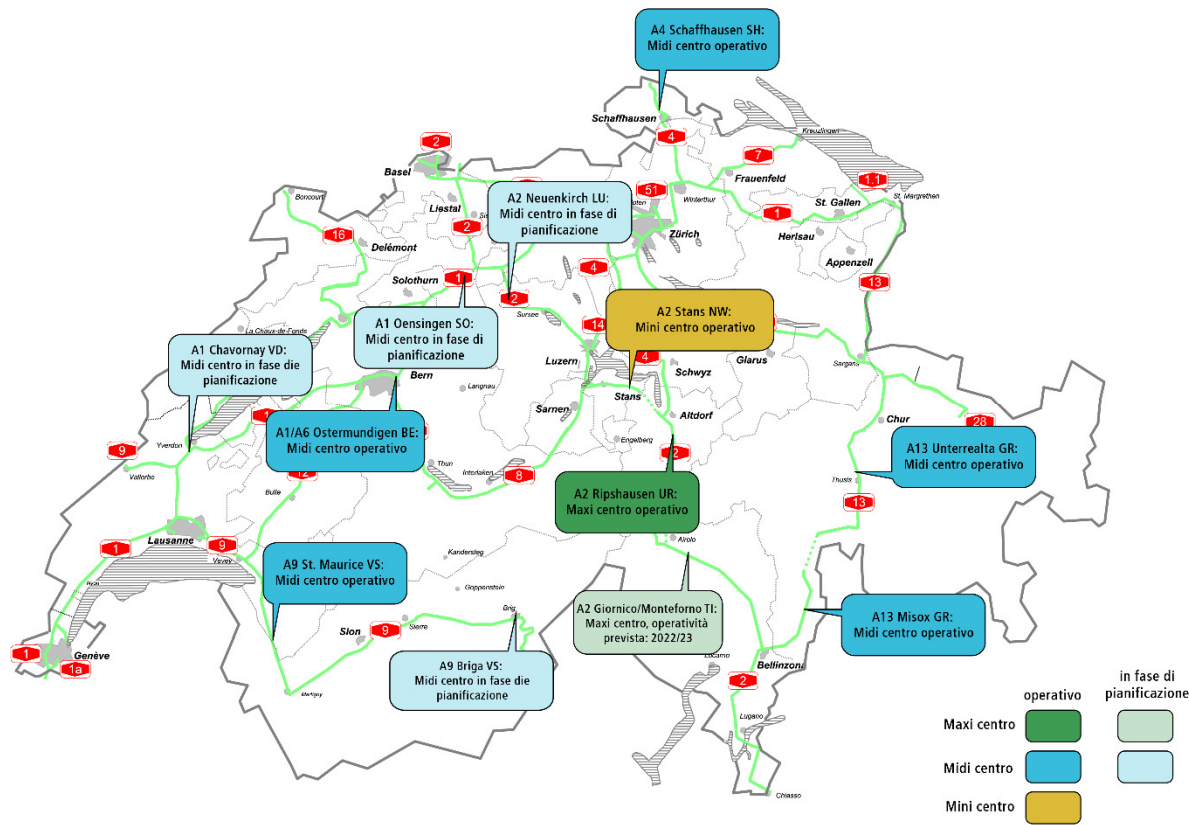
Regione	N. autostrada	Tipo
Reiden	A02	midi
Uhwiesen	A04	midi
Chavornay	A01 / A09	midi
Oensingen	A01	midi
Frick	A03	midi
Schafisheim	A01	midi

I limiti imposti dalla pianificazione territoriale non sempre consentono di realizzare i CCTP nei siti inizialmente previsti: la scelta è ad esempio resa più difficile dalle superfici per l'avvicendamento delle colture ovvero dall'obbligo di rimpiazzarle.

Si è dovuto ad esempio abbandonare il progetto previsto nel piano di un centro midi a Sigirino. Al suo posto sarà costruito un centro maxi a Giornico, integrato dal centro midi Mesolcina aperto da poco nel Comune di San Vittore.

Da un'analisi effettuata dall'USTRA nel 2015 è emerso che il trasporto merci pesante rappresenta il 10% del traffico complessivo sul passo del Sempione; il 10% di questi camion (dai 20 ai 30 al giorno) trasporta merci pericolose. Poiché circa il 70% dei mezzi pesanti effettua trasporti soltanto per aziende nel Vallese, i veicoli in questione non vengono mai ispezionati nel centro di Saint Maurice. Per questo motivo entro il 2020 sarà realizzato sul versante nord del Sempione un posto di controllo supplementare (comprendente banco di prova freni, fossa di controllo, strumenti per misurare la massa dei veicoli) nella struttura doganale di Briga. Anche a sud del passo sarà individuato un potenziale sito. Finché non sarà disponibile l'impianto fisso, ne sarà predisposto uno provvisorio già nel 2019.

La cartina di seguito illustra la situazione attuale.



3.3. Impianti CCTP

Impianti di proprietà della Confederazione:

CCTP	Cantone	Tipo	Apertura	Costi di realizzazione o previsti (in CHF)
Unterrealta	GR	midi	2004	13 milioni
Mesolcina	GR	midi	2018	11 milioni
Ripshausen	UR	maxi	2009	67 milioni
St. Maurice	VS	midi	2012	18 milioni
Oensingen	SO	midi	in progettazione	9 milioni
Giornico	TI	maxi	in costruzione	236 milioni
Versante nord del Sempione (Gamsen)	VS	midi	in progettazione	2 milioni
Versante sud del Sempione	VS	midi	previsto	costi non ancora determinati

Impianti in affitto:

CCTP	Cantone	Tipo	Apertura	Costi di affitto annui (in CHF)
Sciaffusa	SH	midi	2007	67 500.-
Ostermundigen	BE	midi	2008	300 000.-

Altre installazione di controllo:

CCTP	Cantone	Tipo	
Stans	NW	Installazione per controlli mobili	operativo
Oensingen	SO	Installazione per controlli mobili	pianificato
Neuenkirch	LU	Installazione per controlli mobili	pianificato

3.4. Controlli aziendali

La polizia esegue anche controlli nelle aziende che possiedono flotte di autocarri. In tale sede vengono verificati in particolare il rispetto delle disposizioni sui tempi di lavoro e di riposo e l'obbligo di documentare i periodi di lavoro, di guida e di riposo: lo scopo è garantire che gli autisti non svolgano altre attività lavorative durante i periodi di riposo prescritti e indicati dai tachigrafi.

4. Statistiche

4.1. Prestazioni orarie annue dal 2015 per l'intensificazione dei controlli mobili e i controlli stazionari

Controlli mobili e aziendali				Controlli stazionari	Totale controlli traffico pesante
Anno	Onere di base [h]	Prestazioni aggiuntive sulla base di una convenzione con la Confederazione [h]	Totale [h]	Prestazioni contrattuali annue [h]	[h]
2015	42 183	111 597	153 780	154 644	308 424
2016	42 403	111 934	167 513	154 644	322 157
2017	44 881	109 402	167 513	153 652	321 165
2018	44 881	106 212	151 093	161 382	312 475

4.2. Costi annui dal 2015 per l'intensificazione dei controlli mobili e i controlli stazionari

Controlli mobili e aziendali				Controlli stazionari	Totale controlli traffico pesante
Anno	Onere di base senza costi per la Confederazione	Prestazioni aggiuntive [milioni CHF]	Totale [milioni CHF]	[milioni CHF]	[milioni CHF]
2015	0	14.9	14.9	10.9	25.8
2016	0	15.4	15.4	10.9	26.3
2017	0	15.0	15.0	11.9	26.9
2018	0	14.7	14.7	12.3 ²⁾	27.0

2) Stima dei costi, conteggio definitivo ad aprile 2019

Con l'entrata in funzione dei centri di controllo del Sempione e di Giornico i costi annui saliranno a 34 milioni di franchi.

4.3. Statistica dei controlli dal 2015

Controlli stazionari	2015	2016	2017	2018
Totale veicoli	30 085	30 048	27 790	28 683
<i>irregolari</i>	10 119	9464	9569	9786
<i>sospesi</i>	2780	3127	3145	3138
Paese di provenienza del veicolo				
Svizzera	3559	3491	3194	3728
<i>di cui irregolari</i>	1052	1032	1102	1372
<i>di cui sospesi</i>	206	277	280	364
altri Paesi	26 526	26 557	24 596	24 955
<i>di cui irregolari</i>	9067	8432	8467	8414
<i>di cui sospesi</i>	2574	2850	2865	2774
Tipi di veicoli				
autocarri e autoarticolati	28 849	28 818	26 623	27 433
<i>di cui irregolari</i>	9754	9089	9212	9364
<i>di cui sospesi</i>	2710	3019	3044	3001
autofurgoni	742	734	633	734
<i>di cui irregolari</i>	258	255	225	300
<i>di cui sospesi</i>	52	75	68	114
pullman	494	496	534	516
<i>di cui irregolari</i>	107	120	132	122
<i>di cui sospesi</i>	18	33	33	23

- Veicoli irregolari: veicolo e/o conducente non conformi alle disposizioni legali.
- Veicoli sospesi: veicolo e/o conducente non conformi alle disposizioni legali. La circolazione è vietata finché non sono soddisfatti i requisiti richiesti.

Controlli mobili	2015	2016	2017	2018
Totale veicoli	66 320	67 828	65 849	61 776
<i>irregolari</i>	12 150	12 377	10 815	10 492
<i>sospesi</i>	2944	2734	2347	2052
Paese di provenienza del veicolo				
Svizzera	40 380	40 359	40 707	38 490
<i>di cui irregolari</i>	6959	7167	6503	6511
<i>di cui sospesi</i>	1810	1637	1473	1293
altri Paesi	25 940	27 469	25 142	23 286
<i>di cui irregolari</i>	5191	5210	4312	3981
<i>di cui sospesi</i>	1134	1097	874	759
Tipi di veicoli				
autocarri e autoarticolati	47 408	47 893	43 521	40 009
<i>di cui irregolari</i>	9255	9106	7822	7300
<i>di cui sospesi</i>	2129	1897	1588	1381
autofurgoni	17 064	17 780	20 394	19 915
<i>di cui irregolari</i>	2635	2954	2736	2938
<i>di cui sospesi</i>	753	791	712	627
pullman	1848	2155	1934	1852
<i>di cui irregolari</i>	259	317	257	254
<i>di cui sospesi</i>	62	46	47	44

Motivo dell'irregolarità	2015	2016	2017	2018
alcol (>0.0 mg/l) / droghe / farmaci	121	118	102	127
velocità	367	296	326	389
documenti	830	855	923	999
tempi di lavoro e di riposo	5150	4781	4560	4421
merci pericolose	291	283	249	238
dimensioni e pesi	11 354	10 672	9633	9201
difetti tecnici	6265	6441	6258	6391
<i>di cui opacità dei gas di scarico</i>	5	5	47	66

Ciascun veicolo può essere indicato più volte, a seconda delle irregolarità riscontrate.

Controlli aziendali	2015	2016	2017	2018
Totale aziende	2073	2133	2007	2020
di cui irregolari	440	444	449	439

I controlli riguardano i tempi di lavoro e di riposo.

