



Weltpoststrasse 5, 3015 Berna

Gruppo di lavoro Scadenze esami periodici

Esami periodici di veicoli stradali - Verifica delle scadenze

L014-1150

Colophon

Data di creazione / revisione:	21 marzo 2014
Autori:	Gruppo di lavoro Scadenze esami periodici: Werner Jeger, USTRA Thomas Gasser, USTRA Tony Sevinc, USTRA Ernst Anderwert, Ufficio della circolazione Turgovia Markus Feer, Ufficio della circolazione Zugo Renato Caduff, Ufficio della circolazione Zurigo Yannick Giroud, Ufficio della circolazione Vaud
Directory / nome del file:	Rapporto verifica scadenze esami periodici
Numero di pagine:	17
Approvato il:	
Approvato da:	

Indice

1.	Sintesi	3
2.	Normativa vigente	3
3.	Situazione iniziale e obiettivi	4
4.	Risultati e accertamenti.....	4
4.1.	Definizione del margine di manovra sulla base dell'Accordo bilaterale sui trasporti terrestri tra la Svizzera e l'Unione europea	4
4.2.	Ritardi delle autorità di immatricolazione	5
4.3.	Informazioni dalla statistica degli incidenti stradali	6
4.4.	Difetti gravi riscontrati in occasione dell'esame periodico dei veicoli (art. 33 OETV).....	6
4.5.	Attuale riassunto della delega degli esami periodici a privati	7
4.6.	Accertamenti integrativi.....	7
4.7.	Conclusione	8
5.	Soluzioni possibili.....	8
5.1.	Estensione del termine del primo esame periodico	8
5.2.	Potenziamento delle risorse dei Cantoni	9
5.3.	Delega, maggiore coinvolgimento di terzi per gli esami periodici	10
5.3.1.	Delega intercantonale / cooperazione con un'altra autorità di immatricolazione cantonale (territorio o personale).....	10
5.3.2.	Utilizzo di infrastrutture private da parte degli esperti della circolazione cantonali	10
5.3.3.	Mandato di delega a privati.....	10
5.4.	Cambiamento di sistema della responsabilità dell'obbligo di esame	11
5.5.	Conclusione	13
6.1.	Statistiche degli incidenti	14
6.1.1.	Incidenti per cause principali 2012	14
6.1.2.	Esami in arretrato rispetto alle statistiche degli incidenti	15
6.2.	Statistica dei difetti	16

1. Sintesi

I progressi tecnologici portano con sé i più svariati cambiamenti, e ciò vale anche per i veicoli stradali: oggi, ad esempio, si richiedono sistemi di controllo *on board* di serie. Processi lavorativi e controlli della qualità introdotti su scala internazionale consentono di rilevare ed eliminare eventuali difetti di progettazione o di produzione già prima della consegna dei veicoli; anche l'introduzione di prescrizioni in materia di responsabilità per danno da prodotti difettosi fornisce un contributo in tal senso, poiché i costruttori di automobili estendono di conseguenza le loro prestazioni di garanzia e di servizio. Queste circostanze inducono a una verifica costante in termini di adeguatezza delle pertinenti norme. Nella fattispecie, l'analisi riguarda le scadenze degli esami periodici successivi alla prima messa in circolazione.

Nell'ambito dell'Accordo sui trasporti terrestri¹, per alcuni veicoli (p. es. autocarri e autobus) la Svizzera si è impegnata ad applicare le stesse scadenze previste dall'Unione europea, motivo per cui non può fissare autonomamente le scadenze per tutti i tipi di veicoli. I motoveicoli, i veicoli agricoli e le automobili (nonché i rimorchi di combinazioni di veicoli il cui veicolo a motore non è destinato esclusivamente al trasporto di merci) non rientrano, invece, nel campo d'applicazione dell'Accordo; per tali veicoli è dunque possibile modificare le scadenze, sempreché le modifiche non incidano negativamente in termini di sicurezza stradale e tutela ambientale.

Sostanzialmente, tutti i veicoli immatricolati e targati sono soggetti all'esame successivo periodico ufficiale, volto ad accertarne le condizioni di sicurezza e di efficienza, la conformità alle prescrizioni e il rispetto delle norme ambientali.

Sulla base di verbali di collaudo e di rilevamenti, l'Associazione dei servizi della circolazione (asa) ha realizzato statistiche che forniscono informazioni sui difetti riscontrati nei controlli periodici. Le cifre mostrano che nel caso delle automobili e dei motoveicoli i difetti aumentano tra il quinto e il sesto anno dalla prima messa in circolazione. Per la maggior parte dei veicoli, è questo il periodo in cui scade la garanzia prevista dal costruttore. Dalla statistica risulta inoltre che con l'aumentare dell'età del veicolo e dei chilometri percorsi i difetti diventano più frequenti e gravi.

Oggi, per mancanza di capacità operative, la maggior parte delle autorità di immatricolazione cantonali non è in grado di eseguire gli esami periodici nei tempi previsti dall'ordinanza. Ciononostante, in questi Cantoni la frequenza degli incidenti dovuti a difetti non è maggiore rispetto a quelli in regola con le scadenze.

Solo lo 0,69 per cento (376 su 54 171) di tutti gli incidenti registrati nel 2012 è dovuto principalmente a un difetto tecnico.

Alla luce di queste premesse è evidente che può essere considerata superata la normativa che prevede il primo controllo periodico delle automobili già dopo 4 anni, nonostante i modelli attuali presentino standard qualitativi elevati. Una proroga del primo intervallo (p. es. a 6 anni per le automobili) consentirebbe di sgravare sia i detentori dei veicoli sia le autorità di immatricolazione. È quindi opportuno modificare i termini summenzionati.

2. Normativa vigente

Affinché i veicoli possano essere immatricolati e circolare, devono rispettare le pertinenti disposizioni della legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01), dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41), dell'ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (ordinanza sull'ammissione alla circolazione, OAC; RS 741.51) nonché dell'ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC; RS 741.11).

In virtù di tali norme, i veicoli possono circolare soltanto se sono in perfette condizioni di sicurezza e conformi alle prescrizioni (art. 29 LCStr). Chi intende immettere in circolazione i veicoli a motore può farlo solo se e fintantoché il veicolo è conforme alle prescrizioni (art. 57 ONC). La licenza di circolazione è rilasciata soltanto se il veicolo è conforme alle prescrizioni, se esso dà tutte le garanzie di sicurezza e se è stata stipulata la prescritta assicurazione per la responsabilità civile (art. 11 LCStr).

¹ Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (ATT; RS 0.740.72)

L'autorità di immatricolazione del Cantone di stanza del veicolo rilascia la licenza di circolazione quando dispone del rispettivo attestato di assicurazione e dei documenti necessari (art. 74 OAC). Prima di ricevere dall'autorità di immatricolazione le targhe per poter circolare sulle strade pubbliche, i veicoli a motore e i loro rimorchi devono essere sottoposti a un controllo ufficiale (art. 29 OETV). La responsabilità della conformità alle prescrizioni e del perfetto stato di sicurezza dei veicoli incombe primariamente ai loro conducenti e detentori (art. 29 LCStr). Le autorità di immatricolazione cantonali verificano questo stato prescritto dei veicoli in occasione degli esami periodici ufficiali (art. 33 OETV). L'autorità di immatricolazione può affidare questi esami ad aziende o organizzazioni che garantiscono l'esecuzione conformemente alle prescrizioni (art. 33 cpv. 1 OETV).

3. Situazione iniziale e obiettivi

Dall'entrata in vigore dell'OETV, nel 1995, le scadenze previste per l'esame periodico sono rimaste praticamente invariate. Occorre perciò verificarne l'«adeguatezza» con l'obiettivo di non dover sottoporre i veicoli a un esame ufficiale più spesso di quanto non sia necessario per ragioni di sicurezza e di protezione dell'ambiente.

Oggi la maggior parte delle autorità di immatricolazione non è in grado di rispettare i termini attualmente previsti, principalmente per:

- il forte aumento del parco veicoli in Svizzera (4 111 825 veicoli a motore il 30 settembre 1995 all'introduzione dell'OETV, 5 666 224 il 30 settembre 2012, ossia circa il 38% in più);
- il trasferimento di compiti supplementari dalla Confederazione alle autorità di immatricolazione (p. es. esame dei veicoli delle FFS e della Posta, formazione continua obbligatoria);
- la mancanza di disponibilità, a livello cantonale, a mettere a disposizione le risorse supplementari necessarie (infrastruttura e personale) o a delegare gli esami soggetti privati adeguatamente attrezzati (in conformità con l'art. 33 cpv. 1 OETV).

Al fine di stabilire un ordine di priorità, le autorità di immatricolazione controllano per quanto possibile entro i termini stabiliti i veicoli più vecchi e quelli a revisione annuale. Può così capitare che in alcuni Cantoni il primo esame successivo periodico di un'automobile, invece che dopo 4 anni, abbia luogo solamente dopo 5, 6 o addirittura 7 anni.

In ragione del costante progresso tecnologico, i moderni veicoli presentano standard qualitativi sempre più elevati; di norma, dispongono inoltre di sistemi elettronici in grado di monitorare i meccanismi di sicurezza e di tutela ambiente, e sono di eccellente qualità. Il che spiega peraltro la progressiva estensione dei periodi di garanzia offerti dai costruttori, che oggi si situano tra i 2 e i 7 anni.

In considerazione del contesto descritto e del postulato 12.3591 depositato in Consiglio nazionale dal consigliere von Siebenthal (Prolungare gli intervalli tra gli esami successivi delle automobili) il 15 giugno 2012, l'Ufficio federale delle strade (USTRA), d'intesa con l'Associazione dei servizi della circolazione (asa), ha costituito un gruppo di lavoro incaricato dei seguenti compiti:

- valutare la possibilità di modificare gli attuali termini per gli esami successivi senza evidenti e significativi svantaggi per la sicurezza stradale e l'ambiente;
- individuare modalità adatte a garantire il rispetto dei termini stabiliti in tutta la Svizzera.

4. Risultati e accertamenti

4.1. Definizione del margine di manovra sulla base dell'Accordo bilaterale sui trasporti terrestri tra la Svizzera e l'Unione europea

Il gruppo di lavoro ha innanzitutto verificato quali scadenze possono essere modificate dal Consiglio federale senza violare trattati internazionali.

L'Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (Accordo sui trasporti terrestri, ATT) riguarda i veicoli a motore e le combinazioni di veicoli destinati esclusivamente al trasporto di merci; si applica inoltre a

ogni veicolo a motore che, per tipo di costruzione ed equipaggiamento, è destinato e atto al trasporto di più di nove persone, compreso il conducente. I veicoli contemplati dall'Accordo sono soggetti alle norme dell'UE riguardo ai periodi di scadenza degli esami, vincolo di cui si tiene conto nell'articolo 33 capoverso 2 lettera a OETV. I termini previsti dall'articolo 33 capoverso 2 lettera b OETV per i furgoncini e gli autofurgoni, anch'essi contemplati dall'ATT, sono tuttavia ancora troppo lunghi e andrebbero adeguati alle norme comunitarie.

Per contro, le automobili leggere e le automobili pesanti (art. 11 cpv. 2 lett. a e b OETV), ossia i veicoli della categoria M₁ (allegato II parte A della direttiva 2007/46/CE²), non rientrano nel campo d'applicazione dell'ATT, non disponendo di più di 9 posti a sedere. Anche i motoveicoli, i veicoli agricoli e i rimorchi di combinazioni di veicoli, il cui veicolo a motore non è destinato esclusivamente al trasporto di merci, non sono interessati dall'ATT. Inoltre, la direttiva 2009/40/CE³, alla quale l'ATT rinvia quanto ai termini d'esame, non definisce alcuna scadenza per i rimorchi delle categorie O₁ e O₂ (ossia rimorchi fino a 3,5 t).

Il Consiglio federale non è perciò vincolato a trattati internazionali nel fissare le scadenze degli esami di queste categorie di veicoli.

Conclusione: anche verificando soltanto le categorie di veicoli non contemplate dall'ATT, una modifica dei termini per l'esame periodico potrebbe essere di grande utilità, data la predominanza di questi veicoli.

4.2. Ritardi delle autorità di immatricolazione

Gli esami in arretrato dei Cantoni sono fonte di continue discussioni. Per fornire informazioni attendibili al riguardo sono state eseguite analisi di notevoli dimensioni e complessità. Gli arretrati sono stati calcolati sulla base dei dati del registro automatizzato dei veicoli e dei detentori (MOFIS) della Confederazione.

Si intendono in arretrato i controlli in base al numero di veicoli non collaudati entro i termini previsti (conformemente alle disposizioni federali dell'OETV). Poiché non è possibile fissare il giorno esatto dell'esame e i detentori dei veicoli hanno la possibilità di rinviare la data, nei calcoli sono stati inseriti periodi di attesa di un mese per i veicoli soggetti all'esame successivo annuale e di tre mesi per tutti gli altri veicoli.

Situazione iniziale per le categorie di veicoli con obbligo d'esame annuale:

tenuto conto del periodo d'attesa di 30 giorni, su 94 583 veicoli soggetti all'obbligo di esame periodico 1-1-1, 8 768 (9,3%) risultano in arretrato. Tra i singoli Cantoni le differenze sono notevoli: si va dal 2,6 circa al 36,6 per cento del totale dei veicoli da controllare.

Situazione iniziale per le automobili e i motoveicoli:

tenuto conto del periodo d'attesa di 30 giorni, su 4 980 730 veicoli soggetti all'obbligo d'esame periodico 4-3-2, 1 305 656 (26,8%) risultano in arretrato. Anche qui i ritardi dei singoli Cantoni divergono notevolmente e si situano tra il 10,5 e il 37,9 per cento del totale dei veicoli da controllare.

Da poco, in alcuni Cantoni è in corso il potenziamento delle risorse destinate ai controlli, con l'obiettivo di smaltire gli arretrati.

Conclusione: oggi molte autorità di immatricolazione cantonali non sono in grado di rispettare i termini prescritti dall'ordinanza. Occorre intervenire per risolvere la situazione.

² Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli.

³ Direttiva 2009/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.

4.3. Informazioni dalla statistica degli incidenti stradali

Sulla base delle statistiche si è cercato di rispondere alle seguenti domande:

- Quale influenza hanno i difetti tecnici dei veicoli sugli incidenti?
- La statistica dispone di elementi concreti per poter intervenire sulla questione della modifica dei termini per gli esami successivi?

Emanando l'ordinanza sul registro degli incidenti stradali (ORIStr; RS 741.57), il Consiglio federale ha creato la base necessaria per l'ottimizzazione, perseguita nell'ambito di Via sicura, della statistica degli incidenti stradali e la sua pubblicazione da parte dell'Ufficio federale delle strade (USTRA). Dal 1° gennaio 2011, tutti gli incidenti vengono inseriti nel nuovo registro secondo criteri uniformi. Su un totale di 54 171 incidenti nel 2012, solamente in 376 casi (0,69%) viene indicato un difetto tecnico come causa principale.

I dati rilevati secondo la ORIStr si basano sui rapporti di polizia. Per risultare come «causato da difetto tecnico» nella statistica degli incidenti stradali, l'incidente deve essere stato segnalato come tale dal detentore del veicolo al momento della stesura del rapporto di polizia (malfunzionamento del sistema), oppure la causa deve essere stata individuata dalla polizia stessa. In questa statistica vengono tuttavia rilevati anche i veicoli esteri, il cui stato è indipendente dai controlli cantonali.

La quota degli incidenti dovuti a «problemi tecnici dei veicoli» dovrebbe essere appena superiore, stando alle stime dell'Ufficio prevenzione infortuni (upi), basandosi su studi condotti all'estero.

Ulteriori informazioni si potrebbero evincere, a nostro avviso, dalle perizie o dai documenti dell'assicurazione, che oggi non confluiscono ancora nella statistica degli incidenti stradali e quindi non sono stati considerati.

Anche se un'eventuale proroga delle scadenze del primo controllo periodico dovesse portare a più difetti, ciò non determinerebbe necessariamente un aumento degli incidenti: eventuali difetti, oltre a essere segnalati dai sistemi di sicurezza elettronici, possono essere compensati attraverso una guida adeguata. Inoltre, in caso di incidente occorre sempre chiedersi se vi sia un nesso tra il difetto e la causa dell'incidente.

Nella sua scheda informativa sull'utilità per la sicurezza dei controlli di veicoli a motore, l'upi constata che le prove di una diminuzione del numero di difetti (e non degli incidenti) dovuta all'esame successivo periodico sono appena sufficienti. Finora, però, neanche gli studi condotti hanno dimostrato in modo concludente che i controlli dei veicoli a motore riducono il rischio di incidenti.

Anche dalle verifiche interne dell'USTRA non risulta alcuna differenza, in termini di frequenza degli incidenti dovuti a difetti, tra i Cantoni che effettuano i controlli periodici su automobili già dopo 4 anni e quelli che li eseguono solamente dopo 7 anni.

Conclusione: non è stato possibile evidenziare un nesso di causalità tra i difetti dei veicoli, l'esame successivo periodico e la frequenza degli incidenti. Anche se, in seguito a un'eventuale proroga degli intervalli tra gli esami successivi, i veicoli dovessero presentare più difetti, ciò non porterebbe necessariamente a un aumento del numero di incidenti per «difetto tecnico» del veicolo. Il numero di incidenti dovuti a difetti tecnici è molto esiguo.

4.4. Difetti gravi riscontrati in occasione dell'esame periodico dei veicoli (art. 33 OETV)

Per potersi esprimere in merito ai difetti dei veicoli in circolazione che influenzano la sicurezza e il carico inquinante sono necessari rilevamenti del parco veicoli svizzero. Il rilevamento dei difetti nell'ambito dell'esame successivo periodico (= valutazione neutrale) può fornire informazioni rappresentative in merito. I criteri e le categorie di difetti si basano su una definizione praticamente identica a quella della raccomandazione europea 2010/378/UE⁴.

L'asa ha potuto fornire i relativi dati. Il gruppo di lavoro ha giudicato unicamente i difetti che, in base alla definizione, sono classificati almeno come gravi, poiché solamente questi sono significativi per

⁴ Raccomandazione della Commissione del 5 luglio 2010 relativa alla valutazione delle anomalie riscontrate nel corso dei controlli tecnici dei veicoli conformemente alla direttiva 2009/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (2010/378/UE)

valutare l'«adeguatezza» delle scadenze di revisione.

Le segnalazioni di difetti risultano dalle statistiche inerenti all'età del veicolo e ai chilometri percorsi. Per poter valutare fino a quale anno conviene prorogare il termine per l'esame periodico è stata eseguita un'analisi a scalare annuale fino al dodicesimo anno dalla prima messa in circolazione. L'analisi mostra in quale anno la frequenza dei difetti è maggiore e quanti difetti gravi si dovrebbero prevedere in caso di una proroga degli intervalli. Sono stati analizzati automobili, motoveicoli e rimorchi (peso totale $\leq 3,5$ t), di cui questi ultimi (categoria UE $O_1 \leq 0,75$ t e $O_2 \leq 3,5$ t) in un gruppo.

Dai dati rilevati si evidenzia che nei primi anni il chilometraggio e l'età del veicolo incidono minimamente. Possibili ragioni:

- oggi la qualità (= prodotti e controllo) di produzione dei veicoli è nettamente migliore di un tempo (sistemi di garanzia della qualità, responsabilità per danno ecc.);
- i veicoli moderni dispongono di un proprio sistema di diagnosi che segnala al conducente i difetti rilevati (computer di bordo, indicatore di usura dei freni, OBD, sistema di controllo delle luci ecc.);
- i costruttori di automobili offrono periodi di garanzia sempre più lunghi o perfino interi pacchetti di servizi in garanzia. In questo modo eventuali difetti vengono individuati ed eliminati già in occasione dell'ispezione gratuita, a beneficio dell'esame periodico.

In base alla statistica dei difetti, si intravede una possibilità di proroga soltanto per il primo intervallo d'esame.

Conclusione: nei primi anni l'età del veicolo e il chilometraggio non si ripercuotono ancora in maniera significativa sulla statistica dei difetti. Con l'avanzare dell'età e l'aumento dei chilometri percorsi cresce tuttavia il numero dei difetti gravi. Ciò dimostra che è ipotizzabile solamente un'estensione della scadenza del primo esame periodico.

4.5. Attuale riassunto della delega degli esami periodici a privati

L'asa ha verificato quali Cantoni hanno già delegato gli esami periodici ad altre organizzazioni: attualmente sono 13 i Cantoni che ricorrono alla possibilità offerta dall'articolo 33 capoverso 1 OETV. Il numero degli esami svolti da aziende delegate è però insignificante: nel 2011 sono stati eseguiti 80 000 esami di automobili (circa l'8% del totale delle automobili revisionate in Svizzera). Dallo studio risulta altresì che non tutti i Cantoni hanno conferito la delega secondo le direttive federali, vale a dire includendo un sistema di garanzia della qualità in conformità con l'articolo 33 capoverso 8 OETV e requisiti richiesti agli esperti in conformità con l'articolo 65 dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC; RS 741.51).

Conclusione: oggi ricorre alla possibilità di delega soltanto la metà dei Cantoni e per di più marginalmente. Inoltre, il rispetto delle direttive federali in conformità con l'OAC e l'OETV (nello specifico, svolgimento dell'esame secondo il sistema di garanzia della qualità condiviso dai Cantoni) non viene richiesto in maniera sistematica a tutte le aziende e organizzazioni esterne. È quindi necessario intervenire in questo ambito.

4.6. Accertamenti integrativi

L'USTRA ha chiesto in una lettera alle associazioni degli importatori auto-suisse e motosuisse di giudicare l'idea di prorogare da 4 a 5 o 6 anni il termine per il primo esame periodico nonché di comunicare la durata della garanzia usuale e il numero di veicoli che beneficiano di un'estensione della garanzia offerta da società esterne.

I riscontri in sintesi:

- Gli importatori reputano adeguato un termine di 4 anni per l'esame successivo e ritengono che vadano mantenuti gli attuali intervalli. Grazie agli sviluppi tecnologici sarebbero però possibili anche termini più lunghi.
- A livello di durata della garanzia vi sono grandi differenze: va da un minimo di 2 anni concessi da tutti i produttori a un massimo di sette anni, in parte con una limitazione chilometrica (p. es. 100 000 km). La garanzia consente di eliminare eventuali difetti riscontrati durante il relativo

periodo. L'estensione della garanzia non viene offerta da tutti i membri/gli importatori. Questo mercato è di competenza delle assicurazioni, ma è relativamente raro che vengano stipulati contratti di questo tipo. Secondo le stime delle associazioni interpellate, vi ricorre soltanto il 10-20% dei proprietari di veicoli. Un problema riguarda i veicoli importati direttamente, poiché è possibile che questi non beneficino di estensioni della garanzia né di servizi gratuiti e quindi degli effetti positivi di tali prestazioni supplementari.

Conclusione: gli importatori non chiedono di estendere le scadenze degli esami periodici. Segnalano tuttavia che sono stati fatti molti progressi a livello tecnico.

4.7. Conclusione

Gli accertamenti mostrano che per i veicoli più vecchi una proroga del termine dell'esame successivo non è accettabile, mentre il primo di questi esami può avere luogo in un secondo tempo senza che i rischi aumentino sensibilmente.

Gli adeguamenti dei termini proposti di seguito sgraveranno le autorità di immatricolazione solo in misura marginale rispetto a oggi. Ne consegue che le attuali risorse dei Cantoni non basteranno neppure in futuro per rispettare le scadenze.

Spetta dunque ai Cantoni prendere provvedimenti, ossia le autorità di immatricolazione cantonali dovranno incrementare le proprie risorse oppure delegare gli esami a soggetti privati attenendosi alle disposizioni in materia.

Il gruppo di lavoro continua a respingere l'introduzione di un sistema in base al quale il cliente è responsabile del rispetto delle scadenze (p. es. come in Germania), con le seguenti motivazioni:

- un cambiamento di sistema da solo non è in grado di aumentare le risorse delle autorità di immatricolazione;
- i costi degli esami a carico del consumatore aumenterebbero, non potendo sfruttare quanto oggi le capacità delle aziende;
- per molti clienti i tempi d'attesa più lunghi e la perdita di tempo prevedibili comporterebbero anche ripercussioni finanziarie.

5. Soluzioni possibili

5.1. Estensione del termine del primo esame periodico

In base alla statistica dei difetti, soltanto il primo intervallo si presta a essere prorogato.

Motoveicoli e automobili

Le segnalazioni di difetti gravi aumentano tra il quinto e il sesto anno dopo la prima messa in circolazione. Per automobili e motoveicoli si raccomanda pertanto di eseguire una prima revisione al più tardi dopo 6 anni. Nell'ottica di uniformare al massimo i termini per i veicoli di categorie di rischio simili, è opportuno che anche per tutti i veicoli simili ai motoveicoli sia prevista la stessa scadenza, in quanto, di norma, la tecnica impiegata per questi veicoli e il loro utilizzo sono molto simili.

La scadenza del secondo controllo per le categorie di veicoli summenzionate andrà fissata a 3 anni, in modo tale che i veicoli vengano sottoposti ad almeno due esami nell'arco di 9 anni, invece dei 7 anni previsti dalla normativa vigente.

Si esclude invece un'estensione delle scadenze successive: il gruppo di lavoro ritiene appropriato il ciclo biennale.

Autofurgoni

La normativa CE (4-2-2), che secondo l'ATT si applica anche agli autofurgoni, non lascia alcun margine di intervento per estendere l'attuale schema di periodicità 4-3-2. I difetti segnalati che si riscontrano nelle analisi delle statistiche asa mostrano che è comunque esclusa una proroga per gli autofurgoni,

essendo la maggior parte di essi utilizzata a scopo professionale e fortemente sollecitata.

Trattori industriali

I trattori industriali saranno soggetti allo stesso intervallo previsto per gli autofurgoni.

Furgoncini

Le scadenze attualmente valide per i furgoncini (più di 9 posti a sedere, peso totale fino a 3,5 t) corrispondono a quelli per gli autofurgoni. La situazione dovrà rimanere invariata, nonostante l'UE preveda per tali veicoli l'obbligo di revisione annuale.

Rimorchi O₁ e O₂

Dato il tipo di costruzione semplice, spesso i rimorchi O₁ (peso totale fino a 0,75 t) richiedono soltanto il controllo di pneumatici e illuminazione, motivo per cui dovranno essere esentati dall'obbligo dell'esame periodico.

Per i rimorchi O₂ (peso totale fino a 3,5 t), la statistica dei difetti suggerisce di adottare periodicità simili a quelle delle automobili.

Oggi i rimorchi O₂ vengono controllati ogni 5-3-3 anni, mentre sarebbe più sensato eseguire il primo esame entro la fine del sesto anno, come avviene per le automobili. Questo tipo di rimorchi passerà al sistema 6-3-2 per le automobili e i motoveicoli, il quale, sostituendo il ciclo triennale con quello biennale, porta a un aumento voluto della frequenza di controllo per i rimorchi più vecchi (da 5-3-3 a 6-3-2-2).

Proponiamo dunque i seguenti modelli di scadenze (sono indicati soltanto i principali):

- automobili e motoveicoli (e simili):	6-3-2-2	(finora 4-3-2-2)
- trattori industriali e macchine semoventi:	4-3-2-2	(finora 5-3-3-3)
- veicoli agricoli:	6-5-5-5	(finora 5-5-5-5)
- rimorchi O ₂ :	6-3-2-2	(finora 5-3-3-3)
- rimorchi O ₁ :	esonero	(finora 5-5-5-5)

Esame nei termini previsti

I veicoli devono essere esaminati nei termini stabiliti dalle prescrizioni (progetto legislativo, vedi allegato).

5.2. Potenziamento delle risorse dei Cantoni

Se i Cantoni intendono mantenere lo svolgimento dei controlli (incl. i proventi delle tasse) presso la loro autorità di immatricolazione, devono mettere a disposizione le risorse necessarie per rispettare le scadenze prescritte dall'OETV.

Di seguito sono elencati i vantaggi e gli svantaggi dell'attuale sistema degli enti di controllo cantonali:

Vantaggi	Svantaggi
- sistema sperimentato - qualità elevata - elevato grado di accettazione - vicinanza al cliente - indipendenza / nessun conflitto di interessi - nessuna distorsione della concorrenza - tasso di sfruttamento elevato - logistica e infrastruttura efficienti - organizzazioni senza scopo di lucro - soluzione efficiente per il cliente	- necessità di investimenti - maggiore personale statale

5.3. Delega, maggiore coinvolgimento di terzi per gli esami periodici

Poiché la delega di revisione ad aziende private ha lo scopo di contribuire a eliminare il problema dei controlli in arretrato, l'autorità di immatricolazione dovrà farlo quando si presenta una tale situazione. In linea di massima, il gruppo di lavoro approva che venga assunto l'impegno della delega se l'autorità di immatricolazione non è in grado di adempiere l'incarico con le proprie risorse. L'obbligo di vigilanza nei confronti delle aziende delegate incombe alle autorità di immatricolazione. L'intera procedura d'esame deve essere conforme alle norme anche nelle aziende delegate. La responsabilità del rispetto dei termini per gli esami successivi continua a incombere all'autorità di immatricolazione, i cui compiti principali sono la convocazione dei veicoli e la garanzia della qualità. Essa assicura la formazione dei collaboratori interni ed esterni e provvede a garantire la qualità presso le istituzioni alle quali sono stati delegati gli esami. Il gruppo di lavoro non può tuttavia affermare con certezza che si trovi in ogni caso un'azienda adeguata. Le deleghe potrebbero eventualmente causare costi supplementari.

5.3.1. Delega intercantonale / cooperazione con un'altra autorità di immatricolazione cantonale (territorio o personale)

Affitto di strutture appartenenti ad altri Cantoni e una migliore collaborazione tra i Cantoni per garantire la massima efficienza dei controlli.

Vantaggi	Svantaggi
- vedi punto 5.2 - impiego di processi e infrastruttura esistenti	- vedi punto 5.2 - base legale extracantonale

5.3.2. Utilizzo di infrastrutture private da parte degli esperti della circolazione cantonali

Le organizzazioni o aziende private mettono a disposizione del Cantone la propria infrastruttura per il controllo dei veicoli, ossia gli esperti delle autorità di immatricolazione effettuano gli esami presso le stesse (soluzione adottata già oggi con successo da vari Cantoni nel settore dei mezzi pesanti).

Vantaggi	Svantaggi
- vedi punto 5.2 - impiego di processi e infrastruttura esistenti - attuazione rapida	- dipendenza da contratti privati con aziende - correttezza dei mezzi d'esame garantita dalle aziende - costi supplementari (p. es. affitto)

5.3.3. Mandato di delega a privati

Finora il tipo di collaborazione tra le autorità di immatricolazione e le aziende delegate è eterogeneo. Infatti, ad esempio, mentre alcune convocano i veicoli per l'azienda delegata, altre non lo fanno. In singoli casi, con l'azienda delegata vengono conclusi accordi contrattuali su piste per collaudi e collaboratori per un numero definito di esami. Le differenze menzionate si spiegano con le valutazioni divergenti sull'assunzione di responsabilità imprenditoriale per garantire l'utilizzo efficiente delle capacità delle aziende delegate. In alcuni Cantoni, dopo avere ricevuto la convocazione da parte dell'Ufficio del controllo dei veicoli a motore, il cliente può decidere autonomamente dove far collaudare il proprio veicolo. Con questo modello le autorità di immatricolazione vengono incontro a chi lavora in un luogo diverso da quello del domicilio.

Se i termini d'esame prescritti non possono essere rispettati con altre misure, la delega a organizzazioni private dovrà diventare obbligatoria. Nell'impostare le modalità di delega occorre considerare le caratteristiche regionali: da un punto di vista economico-aziendale, per i privati è interessante intraprendere l'attività d'esame nelle aree urbane, meno in quelle rurali.

Secondo le norme internazionali e riconosciute (vedi p. es. direttiva 2009/40/CE e norma EN 17025⁵), gli enti di controllo dovrebbero essere indipendenti. Ciò significa che il personale deve essere libero

⁵ Norma ISO/IEC 17025 Requisiti generali per la competenza dei laboratori di prova e di taratura

da qualsiasi influenza commerciale, finanziaria o di altro genere e l'esito dei controlli non deve essere influenzato da persone od organizzazioni esterne. Per quanto riguarda le officine che intendono assumere la funzione di controllo, vi sono dubbi che possano soddisfare tali vincoli. Infatti, non dovrebbe essere consentito che il soggetto che effettua le riparazioni ne esegua anche il controllo ufficiale.

Vantaggi e svantaggi della delega a privati:

Vantaggi	Svantaggi
- aumento delle risorse, grazie al quale è possibile smaltire gli arretrati	- l'onere supplementare per coordinare e garantire la qualità rimane all'autorità di immatricolazione - garantire la registrazione dei dati informatici - privati = organizzazioni a scopo di lucro - non è auspicata la concorrenza nelle questioni di sicurezza (turismo dell'esame) - vengono assunti i compiti redditizi, ma non gli altri - mancanza di indipendenza / conflitti d'interesse? - per il cliente i costi potrebbero essere maggiori - responsabilità e onere supplementare in caso di reclami

5.4. Cambiamento di sistema della responsabilità dell'obbligo di esame

Oggi i detentori dei veicoli vengono convocati per gli esami successivi dalle autorità di immatricolazione, lasciando così allo Stato la responsabilità della tempestività dell'esame. La via più semplice per assicurare la responsabilità del rispetto dei termini sarebbe quella di cambiare sistema, trasferendola al detentore del veicolo e apponendo sul veicolo un segno distintivo attestante la possibilità di utilizzarlo fino al prossimo controllo (analogamente alla targhetta del TÜV [Associazione di controllo tecnico] o all'adesivo della manutenzione del sistema antinquinamento). Con questo modello si responsabilizzerebbe quindi il detentore del veicolo: in caso di inosservanza del termine, decadrebbe l'autorizzazione a circolare sulle strade pubbliche. In quanto organo di controllo, la polizia avrebbe il compito di verificare il rispetto di questa disposizione. Tuttavia, attualmente gli organi di polizia non dispongono delle risorse necessarie. Sussistono inoltre dubbi riguardo alla pianificazione delle scadenze e al massimo rendimento delle autorità di immatricolazione nel caso in cui la responsabilità spettasse al cliente, in quanto non sarebbe possibile organizzare in modo efficiente lo svolgimento dei controlli. Il gruppo di lavoro è giunto alla conclusione che il sistema attuale, giudicato molto efficiente, debba essere mantenuto.

Di seguito i vantaggi e gli svantaggi del cambiamento di sistema:

Vantaggi	Svantaggi
- la responsabilità di osservare l'obbligo dell'esame periodico incombe unicamente al cliente - riduzione dell'onere amministrativo per l'autorità di immatricolazione (vengono meno le convocazioni)	- il detentore corre il rischio per quanto riguarda l'osservanza dei termini: rischia una sanzione se non riesce a ottenere per tempo un appuntamento per l'esame - senza potenziamento delle risorse non si dispone di capacità sufficienti - prevedibile minore sfruttamento medio delle strutture di controllo, quindi meno efficienza

	- meno rispettoso dei clienti - onere supplementare per gli organi di controllo (polizia / dogana) - cambiamento radicale (maggiori oneri di informazione e organizzazione)
--	---

5.5. Conclusione

Il primo esame periodico per automobili, motoveicoli e alcune altre categorie di veicoli dovrà essere effettuato entro la fine del sesto anno.

I maggiori cambiamenti sono necessari a livello cantonale per garantire il rispetto dei termini. I Cantoni devono poter essere liberi di scegliere anche in futuro in che modo raggiungere questo obiettivo. Per facilitare la pianificazione, le autorità di immatricolazione dovranno poter convocare i veicoli per l'esame periodico fino a 6 mesi prima della scadenza. Sono fatti salvi i veicoli con frequenza di controllo annuale, convocabili fino a un mese prima della scadenza del controllo periodico. Inoltre, al termine del periodo transitorio proposto, gli esami successivi dovranno essere delegati a soggetti privati se i Cantoni non sono in grado di rispettare le scadenze.

La definizione delle scadenze massime dovrebbe consentire una valutazione univoca dell'osservanza degli intervalli tra gli esami periodici.

6. Allegato

6.1. Statistiche degli incidenti

6.1.1. Incidenti per cause principali 2012

Causa principale verbale incidente	Causa principale	Totale incidenti	Percentuale
3101	Pneumatici consumati	39	0.07%
3102	Senza catene o pneumatici invernali	69	0.13%
3103	Illuminazione difettosa	2	0.00%
3104	Indicatori di direzione difettosi	2	0.00%
3106	Freni difettosi del veicolo trainante	29	0.05%
3107	Freni difettosi del rimorchio	9	0.01%
3108	Sterzo difettoso	4	0.01%
3199	Altro difetto di manutenzione del veicolo	23	0.04%
3201	Scoppio / sgonfiamento di uno pneumatico	68	0.13%
3203	Rottura di una ruota o di un asse (perdita di ruota)	51	0.09%
3204	Difetto al motore o alla trasmissione	10	0.02%
3205	Difetto al cambio	2	0.00%
3206	Difetto alla frizione	3	0.01%
3207	Difetto al dispositivo di scappamento (dispositivo fissato male, ecc.)	2	0.00%
3209	Difetto al dispositivo di aggancio del rimorchio (rottura del dispositivo di aggancio del rimorchio, ecc.)	9	0.02%
3299	Altro difetto tecnico del veicolo	54	0.10%
	Totale incidenti nel 2012 con causa principale "difetto tecnico"	376	0.69%
	Totale incidenti nel 2012	54171	100%

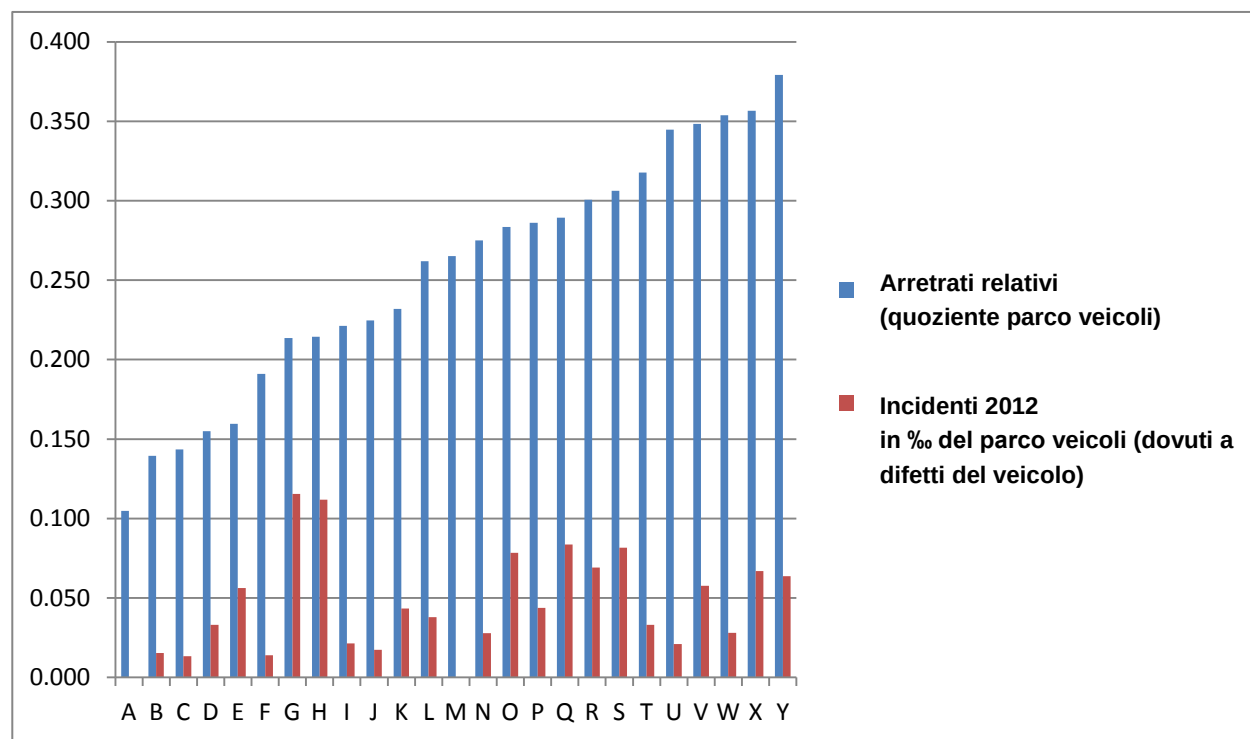
Su tutti gli incidenti (alcol, velocità, mancato rispetto delle norme della circolazione ecc.) registrati nel 2012 **(54 171)** soltanto nello **0,69% (376)** dei casi viene indicato un difetto tecnico come causa principale.

6.1.2. Esami in arretrato rispetto alle statistiche degli incidenti

Esami in arretrato rispetto alle statistiche degli incidenti dei veicoli con schema di periodicità 4-3-2 e un difetto tecnico come principale causa d'incidente (fonte: MOFIS, stato 18.12.2012)

Chiave Cantoni	Arretrati relativi (quoziente parco veicoli)	Incidenti 2012 in ‰ del parco veicoli (dovuti a difetti del veicolo)
A	0.105	0
B	0.139	0.015
C	0.143	0.013
D	0.155	0.033
E	0.160	0.056
F	0.191	0.014
G	0.214	0.116
H	0.214	0.112
I	0.221	0.021
J	0.225	0.017
K	0.232	0.043
L	0.262	0.038
M	0.265	0
N	0.275	0.028
O	0.284	0.078
P	0.286	0.044
Q	0.289	0.084
R	0.301	0.069
S	0.306	0.082
T	0.318	0.033
U	0.345	0.021
V	0.348	0.058
W	0.354	0.028
X	0.357	0.067
Y	0.379	0.064
Correlazione di Pearson = 0.29 p = 0.08		

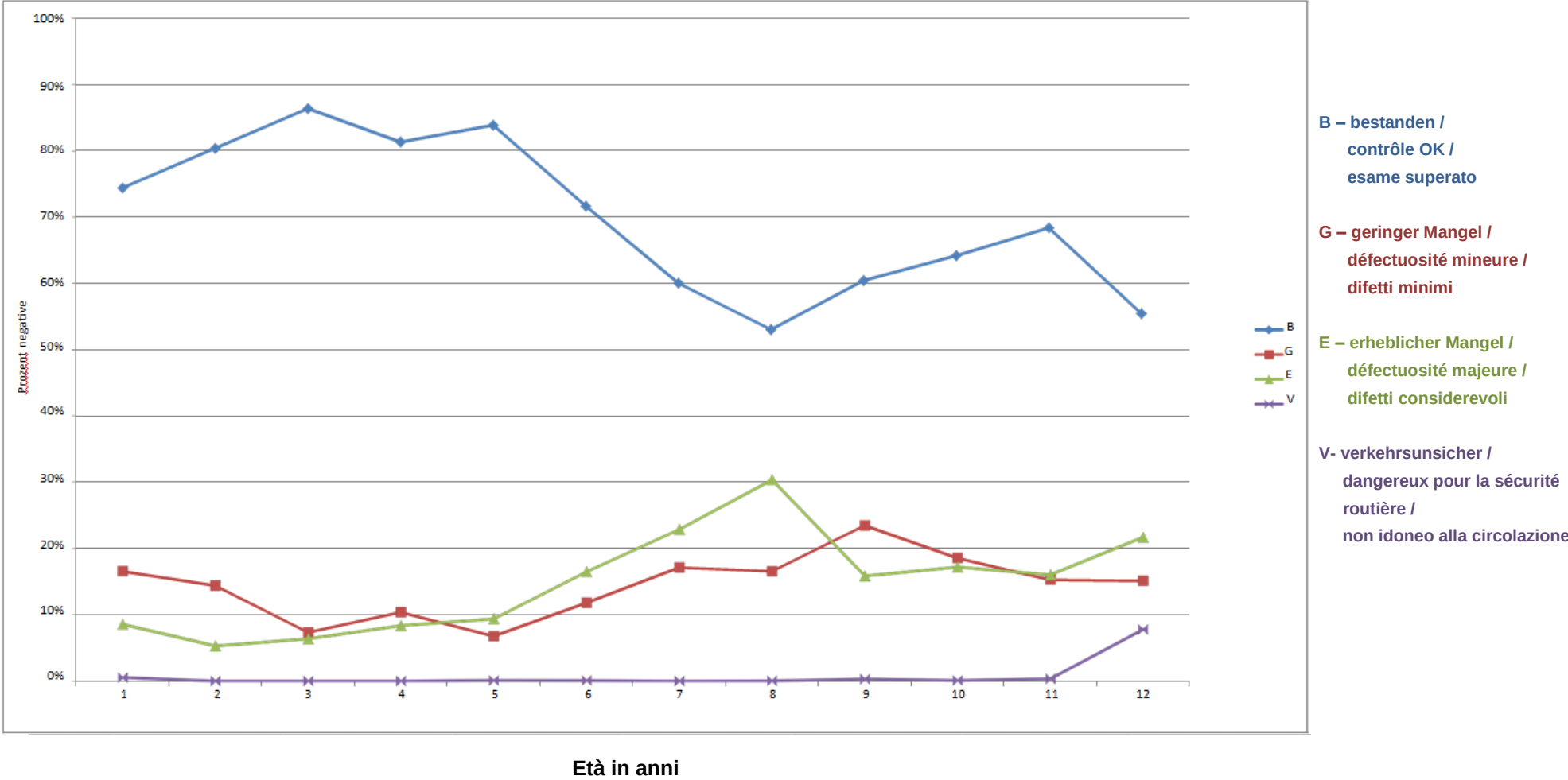
Definizione di arretrato: numero di veicoli con esame scaduto da oltre 90 giorni. I Cantoni sono stati classificati per esami in arretrato e anonimizzati (lettere A - Y).



Non si è riscontrata alcuna relazione statisticamente significativa tra gli esami in arretrato e gli incidenti dovuti a motivi tecnici (correlazione di Pearson = 0.29, p = 0.08).

6.2. Statistica dei difetti

Statistica dei difetti (esaminate in totale 32 971 automobili svizzeri di età da 1 a 12 anni e di ogni chilometraggio; ponderazione difetti in base a elenco criteri delle autorità di immatricolazione).



Tipo di veicolo	Automobili	Età: 1 a 12 anni			
Ambito KM	(tutti)	KM: tutti			
Valore assoluto:					
Età veicolo in anni	B	G	E	V	Totale veicoli esaminati
1	139	31	16	1	187
2	106	19	7		132
3	176	15	13		204
4	360	46	37		443
5	2067	167	231	2	2467
6	1927	318	444	2	2691
7	7643	2182	2914		12739
8	1702	532	975	1	3210
9	1052	409	276	5	1742
10	1402	406	376	2	2186
11	3033	679	711	15	4438
12	1403	383	549	197	2532
Risultato finale	21010	5187	6549	225	32971

Valore in percentuale:				
Età veicolo in anni	B	G	E	V
1	74%	17%	9%	1%
2	80%	14%	5%	0%
3	86%	7%	6%	0%
4	81%	10%	8%	0%
5	84%	7%	9%	0%
6	72%	12%	16%	0%
7	60%	17%	23%	0%
8	53%	17%	30%	0%
9	60%	23%	16%	0%
10	64%	19%	17%	0%
11	68%	15%	16%	0%
12	55%	15%	22%	8%
Risultato finale	64%	16%	20%	1%

B = bestanden / contrôle OK / esame superato

G = geringer Mangel (nicht bestanden) / défectuosité mineure (non reçu au contrôle) / difetti minimi

E = erheblicher Mangel (nicht bestanden) / défectuosité majeure (non reçu au contrôle) / difetti considerevoli

V = verkehrsunsicher (nicht bestanden) / dangereux pour la circulation routière (non reçu au contrôle) / non idoneo alla circolazione