



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Ufficio federale delle strade USTRA

# SOTTOSTRATEGIA SICUREZZA STRADALE

*Dicembre 2024 V1.00*



ecco IBC SaverLife Salt



---

# Indice

<b>Introduzione</b>	<b>4</b>
Strumentario programmatico USTRA	5
Sottostrategie	6
La sottostrategia Sicurezza stradale in sintesi	7
<b>Contesto e tendenze</b>	<b>8</b>
Diminuzione di decessi e feriti gravi in tutte le categorie di utenza	8
Aumento degli incidenti gravi con e-bike; andamento stabile nella mobilità lenta	9
Sicurezza operativa dei mezzi	9
Infrastrutture sicure	9
<b>Obiettivi 2030 supportati dalla sottostrategia</b>	<b>11</b>
<b>Misure</b>	<b>12</b>
Sintesi	12
Traguardi e scadenze	13
<b>Attuazione, monitoraggio e valutazione</b>	<b>15</b>
<b>Allegati</b>	<b>16</b>
Documentazione di approfondimento	17
Recapiti per maggiori informazioni	17
Matrice obiettivi-misure	18

---

# Introduzione

Dalla sua fondazione nel 1998, l'Ufficio federale delle strade (USTRA) è l'autorità svizzera competente per le infrastrutture e la mobilità privata nel settore stradale.<sup>1</sup> Parte integrante del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), l'Ufficio si adopera per una mobilità viaria sostenibile e sicura.

L'USTRA collabora con partner cantonali, nazionali e internazionali, elabora riferimenti e predispone decisioni per una politica della Confederazione sostenibile in materia di circolazione stradale. A tale riguardo si occupa di progettare, promuovere, coordinare e controllare provvedimenti adeguati sul piano nazionale e internazionale.

Operando in un macroambiente soggetto a profondi mutamenti, l'Ufficio si avvale di un [piano organico strutturato](#) teso a guidare le proprie attività e costituito da un documento [di Indirizzo strategico](#), che definisce vision, mission, linee guida e obiettivi per il 2030, declinato a sua volta in varie [sottostrategie](#), che illustrano misure specifiche da attuare sul lungo e medio periodo.

La sottostrategia Sicurezza stradale si inserisce in questo contesto ed è stata elaborata in modo da tenere conto di rischi e opportunità legati a questo tema e in ultima analisi sostenere diversi obiettivi fissati per il 2030.

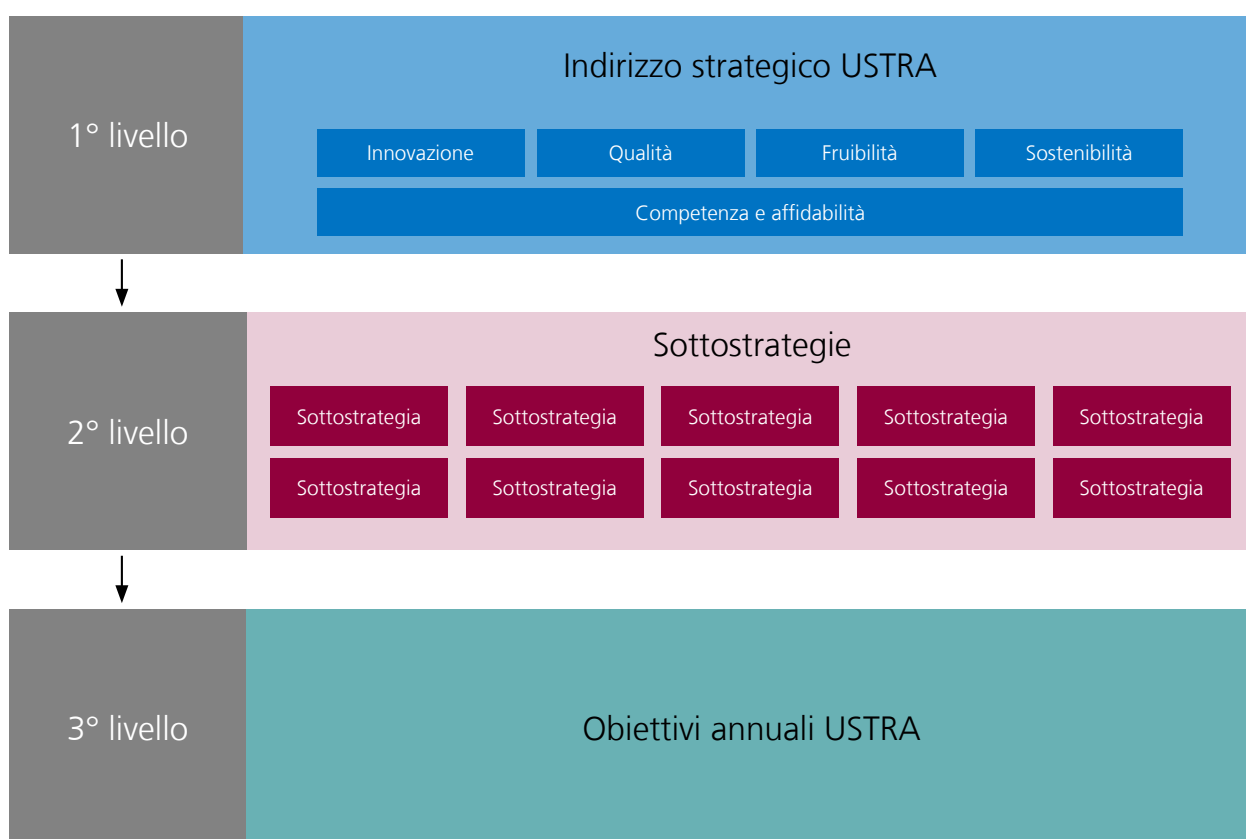
Il presente documento fornisce una panoramica dettagliata in tal senso. Dopo un'introduzione a contesti e tendenze sull'argomento, si illustrano gli obiettivi per il 2030 e una serie di misure in programma con rispettivi traguardi e scadenze. Si conclude con la descrizione dei processi attuativi e il rimando a documentazione di riferimento nonché recapiti delle persone da contattare per domande e approfondimenti.

---

<sup>1</sup> Fonte: [ordinanza sull'organizzazione del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni, art. 10; RS 172.217.1](#).

# Strumentario programmatico USTRA

Si articola in tre livelli: il primo comprende l'Indirizzo strategico, che definisce vision, mission, linee guida e obiettivi sul lungo periodo per l'intero ente. Il secondo stabilisce le sottostrategie, espressione di programmi tematici pluriennali che illustrano le modalità attuative del suddetto indirizzo. Il terzo livello, infine, delinea gli obiettivi annuali dell'Ufficio concordati con il Dipartimento.



# Sottostrategie

## Sviluppo della rete viaria nazionale e della circolazione stradale

Viabilità

Sviluppo della rete

Mobilità intelligente

Mobilità lenta

## Costruzione, manutenzione ed esercizio delle infrastrutture stradali

Building Information Modeling (BIM)

Innovazione / Gestione attività di costruzione

Gestione manutentiva

Efficienza operativa

## Aumento della sicurezza stradale

Sicurezza stradale

## Promozione della sostenibilità

Ambiente ed efficienza energetica

Finanziamento

## Ottimizzazione dei processi amministrativi dell'Ufficio

Dati

Trasformazione digitale

Personale

Gestione della qualità

Acquisti

Comunicazione

# La sottostrategia Sicurezza stradale in sintesi

## Obiettivi per il 2030

### Obiettivo I1.1

Quota veicoli di livello 3 (automazione condizionata): 5%.

### Obiettivo I1.2

Quota veicoli di livello 4 (automazione elevata) in aumento.

### Obiettivi A1.1 e A1.2

Max. 2500 feriti gravi e 100 decessi all'anno.

### Obiettivo A1.3

110 tratti a rischio incidente sulla rete nazionale.

### Obiettivo A2.1

270 000 ore di controllo traffico pesante.

### Obiettivo A2.2

Ritardi nelle revisioni presso gli uffici della circolazione: 5% del parco circolante.

### Obiettivo CF5.3

Un rapporto annuale su infrastrutture sicure e sostenibili.

### Obiettivo CF5.4

6 articoli di blog dedicati ai principali temi USTRA pubblicati ogni anno.

## Ambiti di intervento

### Utenza

Misure destinate agli utenti stradali: prescrizioni, verifica della condotta corretta e formazione continua.

### Veicoli

Misure riguardanti la sicurezza, l'equipaggiamento e l'automazione.

### Infrastrutture

Strumenti e processi per una rete nazionale sicura e assistenza agli altri proprietari di strade.

### Finanze

Valutazione dell'efficacia degli incentivi monetari per l'aumento della sicurezza stradale nei programmi di agglomerato.

### Dati

Migliore utilizzo dei dati, uso di nuove fonti e sviluppo di un «Road Safety Key Performance Indicators System» per la Svizzera.

### Organizzazione e ricerca

Misure organizzative e ricerca di base per il miglioramento della sicurezza stradale

---

# Contesto e tendenze

La situazione della sicurezza stradale si contraddistingue attualmente per una serie di tendenze fondamentali che richiedono l'intervento dell'Ufficio.

## Diminuzione di decessi e feriti gravi in tutte le categorie di utenza

Nel 1971 il numero di morti e feriti gravi sulle strade svizzere era rispettivamente di 1773 e 18785. 50 anni più tardi si registrano annualmente 3933 feriti gravi e 200 vittime, nonostante il chilometraggio sia notevolmente aumentato: i veicoli-chilometro percorsi all'anno sono cresciuti di quasi il 120 % e la popolazione del 40 %.

Negli ultimi anni questa evoluzione positiva della sicurezza stradale ha tuttavia subito una battuta di arresto. Esaminando lo scorso decennio, infatti, il dato dei feriti gravi risulta in sostanziale stallo, al pari del numero dei decessi, stabilizzatosi tra 200 e 250 all'anno (2023: 236 morti e 4096 feriti gravi). Di fronte a questa situazione è importante che l'USTRA intervenga in diversi ambiti per migliorare la sicurezza della circolazione su tutte le strade svizzere in modo da ridurre il numero di infortunati gravi e poter così raggiungere l'obiettivo OBJ A1.



# Aumento degli incidenti gravi con e-bike; andamento stabile nella mobilità lenta

Osservando l'andamento dei vari utenti della strada, si nota come taluni sviluppi auspicati sul piano politico e sociale (come la promozione della mobilità ciclistica) compromettano in realtà l'obiettivo OBJ A1. Il numero di infortunati gravi (morti e feriti gravi) in e-bike è in continua crescita, pressoché proporzionale alla diffusione degli stessi mezzi, e occorre arrestare questa tendenza. Nel complesso sale la quota di utenti vulnerabili sulla rete viaria svizzera, per cui è indispensabile implementare misure atte a proteggerli.

## Sicurezza operativa dei mezzi

Nel caso dei tipi di veicoli soggetti a specifiche prescrizioni in termini di costruzione e dotazione, omologati e controllati periodicamente dalle autorità cantonali (in particolare autoveicoli, motoveicoli, autocarri, autobus), le problematiche note si riflettono raramente nelle statistiche sugli incidenti. L'obiettivo deve pertanto consistere nel mantenere alto questo livello. Un rischio sussiste per le due ruote leggere (e-bike, monopattini elettrici ecc.), le cui prescrizioni, oltre a essere sommarie, non prevedono nessun tipo di controllo sistematico, né in occasione della prima messa in circolazione né in seguito. Il principio della responsabilità personale nel garantirne il corretto funzionamento può portare a un maggior numero di incidenti dovuti a difetti tecnici.

## Infrastrutture sicure

Per migliorare la sicurezza stradale è fondamentale un'infrastruttura intuitiva e conciliante, sulla quale gli utenti siano e si sentano al sicuro. L'USTRA ha una funzione di vigilanza (ad es. riguardo all'esecuzione della legge federale sulle vie ciclabili) e, con riferimento alle proprie infrastrutture, l'obbligo di garantire un livello di sicurezza elevato e di portare avanti sistematicamente il risanamento dei tratti critici.



# Obiettivi 2030 supportati dalla sottostrategia

La presente sottostrategia è intesa a sostegno dei seguenti obiettivi dell'Indirizzo strategico dell'USTRA:

- OBJ A1:** mantenimento di un elevato livello di sicurezza sull'intera rete stradale nazionale (anche in previsione di una continua crescita della mobilità lenta)
- OBJ A2:** salvaguardia della sicurezza operativa dei mezzi
- OBJ I1:** promozione dei test di guida automatizzata e dell'innovazione nell'ambito del trasporto stradale
- OBJ CF5:** una sensibilizzazione degli stakeholder alle principali tematiche del trasporto su strada mediante una comunicazione valida ed efficace.

In particolare, la sottostrategia dovrebbe permettere di raggiungere gli obiettivi 2030 per gli indicatori riportati nella tabella di seguito.

KPI	2023 (riferimento)	2024	2025	2026	2030
<b>I1.1:</b> Quota di veicoli di livello 3 (automazione condizionata) <sup>2</sup> sul parco veicoli totale	N/A				5%
<b>I1.2:</b> Quota di veicoli di livello 4 (automazione elevata) sul parco veicoli totale	N/A				N/A
<b>A1.1:</b> Feriti gravi (numero max.)	4096	3100	3000	2900	2500
<b>A1.2:</b> Morti (numero max.)	236	160	150	140	100
<b>A1.3:</b> Tratti a rischio incidente sulla rete nazionale (numero max.)	108	110	110	110	110
<b>A2.1:</b> Ore di controllo traffico pesante	293062	270000	270000	270000	270000
<b>A2.2:</b> Ritardi nei collaudi dei veicoli da parte degli uffici della circolazione (% del parco circolante)	8,1%	7,66%	6,78%	6,34%	5%
<b>CF5.3:</b> Numero di rapporti sullo stato dell'infrastruttura aventi a oggetto tematiche in grado di trasmettere un'immagine positiva dell'USTRA e del suo impegno per un'infrastruttura sicura e sostenibile (sostenibilità, stato delle strade, esercizio e/o manutenzione della rete) – Obiettivo chiave «Preservare l'infrastruttura»	N/A				1
<b>CF5.4:</b> Numero di articoli di blog dedicati ai principali temi dell'USTRA – Obiettivo chiave «Preservare l'infrastruttura»	N/A				6

Le misure attuate nell'ambito della presente sottostrategia hanno un notevole influsso sul raggiungimento degli obiettivi di ciascun KPI. La sicurezza stradale è tuttavia un compito integrale che riguarda non solo tutte le Divisioni dell'USTRA, ma anche i Cantoni (proprietari di strade, forze di polizia e uffici della circolazione), il Fondo di sicurezza stradale (FSS), l'Ufficio prevenzione infortuni (UPI), le associazioni dei trasporti e altre discipline come l'educazione stradale o la medicina e la psicologia del traffico. Un'attuazione efficace presuppone quindi un approccio interdisciplinare e organico, attraverso il collegamento e coordinamento fra attività e competenze diverse.

<sup>2</sup> L'automazione di un veicolo può concretizzarsi in diversi modi e si distinguono sei livelli, da «nessuna automazione» ad «automazione completa». Al livello 3 (automazione condizionata) il conducente non deve più monitorare continuamente il veicolo, ma deve essere in grado di riprendere il controllo se richiesto dal sistema, sempre con sufficiente anticipo.

---

# Misure

## Sintesi

Nel quadro della presente sottostrategia sono previste diverse misure per il periodo fino al 2027, suddivise in sei ambiti di intervento.

Le misure dell'ambito **«Utenza»** sono destinate agli utenti stradali e suddivise in prescrizioni comportamentali, formazione e perfezionamento, incentivazione e verifica di una condotta corretta.

L'ambito **«Veicoli»** riunisce le misure riguardanti la sicurezza, l'equipaggiamento e la crescente automazione dei veicoli.

L'ambito **«Infrastrutture»** include strumenti e processi per rendere più sicure tutte le strade nazionali nonché l'assistenza dell'USTRA fornita agli altri proprietari di strade nel miglioramento dell'infrastruttura.

L'ambito **«Finanze»** è volto a verificare in quale misura gli incentivi monetari possono contribuire a un comportamento sicuro e a rafforzare la sicurezza stradale nei programmi di agglomerato.

L'ambito **«Dati»** punta a un migliore utilizzo dei dati disponibili e a sfruttare nuove fonti. È previsto lo sviluppo di un «Road Safety Key Performance Indicators System» per la Svizzera.

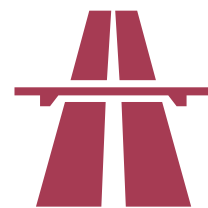
L'ambito **«Organizzazione e ricerca»** comprende misure organizzative atte a migliorare la sicurezza stradale. Un ruolo significativo è rivestito dal gruppo di lavoro Utenza e veicoli impegnato in un'importante ricerca di base.



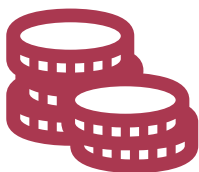
**Utenza**



**Veicoli**



**Infrastrutture**



**Finanze**



**Dati**



**Organizzazione  
e ricerca**

# Traguardi e scadenze

Le scadenze delle principali milestone sono riportate per ambito di intervento e misura nella tabella di seguito.

Ambito di intervento 1 – Utenza	Q4-2024	Q4-2025	Q4-2026	Q4-2027
<b>M1.1. Valutazione di nuove disposizioni e segnaletica</b>				
<b>M1.1.1.</b> Conclusione valutazione art. 41 cpv. 4 ONC «bambini in bicicletta sui marciapiedi fino a 12 anni»	×			
<b>M1.1.2.</b> Valutazione sistemi di assistenza nella formazione alla guida: conclusione prima e seconda serie di sondaggi e colloqui dei focus group	×			×
<b>M1.1.3.</b> Valutazione art. 15d cpv. 2 LCStr «visite di controllo a partire da 75 anni»: conclusione monitoraggio	×	×	×	×
<b>M1.1.4.</b> Conclusione nuova regolamentazione della formazione alla guida		×		
<b>M1.2. Integrazione dei sistemi di assistenza e automazione nella formazione alla guida</b>				
<b>M1.2.1.</b> Revisione OAC relativa agli esami di conducente deliberata dal Consiglio federale	×			
<b>M1.2.2.</b> Ordinanza dell'USTRA sul corso di teoria della circolazione (OCTC) decisa dall'Ufficio		×		
<b>M1.3. Sensibilizzazione al comportamento sicuro in bici: Revisione «Ciclogalateo»</b>		×		

Ambito di intervento 2 – Veicoli	Q4-2024	Q4-2025	Q4-2026	Q4-2027
<b>M2.1. Veicoli sicuri: Rapporto di ricerca «Verifica della sicurezza dei veicoli in circolazione, con particolare riferimento al funzionamento sicuro dei sistemi di assistenza alla guida» disponibile. Definizione proseguimento dei lavori.</b>		×		
<b>M2.2. Guida automatizzata: Revisione OETV in vigore: verifica da parte degli UCS del rispetto dei reg. UN 155 e 156 consentita; qualità dei controlli garantita nel quadro della sorveglianza del mercato</b>			×	×
<b>M2.3. Utilizzo sicuro del veicolo Screening di mercato operatori di mobilità; analisi condizioni generali di contratto e contratti di usufrutto</b>			×	

Ambito di intervento 3 – Infrastrutture	Q4-2024	Q4-2025	Q4-2026	Q4-2027
<b>M 3.1. Segnaletica orizzontale di sicurezza in curva per i motoveicoli: Revisione dell'ordinanza sulle demarcazioni speciali decisa dal DATEC</b>		×		
<b>M 3.2. Rete stradale sicura nei centri abitati: Progetto di ricerca vISSI trasferito nelle norme tecniche</b>		×	×	×
<b>M 3.3. Separazione sistematica dei flussi di traffico: Separazione del traffico raccomandata dal settore Mobilità lenta nei propri documenti di riferimento</b>	×	×	×	×

Ambito di intervento 4 – Finanze	Q4-2024	Q4-2025	Q4-2026	Q4-2027
<b>M4.1. Incentivi monetari</b>				
<b>M4.1.1.</b> Stesura piano «Perfezionamento facoltativo 2.0»	×			
<b>M4.1.2.</b> Attuazione piano «Perfezionamento facoltativo 2.0»		×	×	×

Ambito di intervento 5 - Dati	Q4-2024	Q4-2025	Q4-2026	Q4-2027
<b>M5.1. Revisione verbale incidenti (UAPv3)</b>				
<b>M5.1.1.</b> Analisi della revisione dei contenuti UAPv3		×		
<b>M5.1.2.</b> Bozza e progettazione UAPv3			×	
<b>M5.1.3.</b> Piani di introduzione UAPv3 nei sistemi di rilevamento, informazione e analisi				×
<b>M5.2. Utilizzo di fonti di dati supplementari</b>				
<b>M5.2.1.</b> Analisi e pianificazione		×	×	
<b>M5.2.2.</b> Uso di fonti di dati supplementari				×

Ambito di intervento 6 – Organizzazione e ricerca	Q4-2024	Q4-2025	Q4-2026	Q4-2027
<b>M 6.1. Comunicazione attiva e coordinata: Pubblicazione articoli blog/comunicati stampa sulla sicurezza stradale</b>	×	×	×	×
<b>M6.2. Attività di ricerca</b>				
<b>M6.2.1.</b> Conclusione studi sugli incidenti basati su dati di sensori	×			
<b>M6.2.2.</b> Conclusione Road Safety Key Performance Indicator System per la Svizzera	×			
<b>M6.2.3.</b> MEDUSA: conclusione progetto sulla metodica di quantificazione differenziata dei dati sommersi degli incidenti stradali in Svizzera		×		
<b>M6.2.4.</b> Conclusione progetto sugli strumenti di rilevazione delle fonti di distrazione nei conducenti di veicoli a motore			×	
<b>M6.2.5.</b> Conclusione progetto sulle misure contro le fonti di distrazione				×

---

# Attuazione, monitoraggio e valutazione

Le sottostrategie sono concepite come piani pluriennali per agevolare l'implementazione dell'Indirizzo strategico, per cui gli obiettivi annuali delle singole Divisioni devono, almeno in parte, convergere verso questa linea programmatica.

Annualmente è prevista la stesura di un resoconto dello stato di attuazione delle varie sottostrategie e comprensivo di tutti gli aspetti pertinenti (traguardi, scadenze e risorse). I risultati di tale monitoraggio sono intesi a loro volta ad aprire la strada a possibili modifiche delle sottostrategie stesse (ad es. aggiunta di nuove misure, verifica di scadenze e/o risorse) e alla definizione di ulteriori obiettivi annuali per le Divisioni dell'Ufficio.



---

# Allegati

# Documentazione di approfondimento

**Rapporto Analisi degli incidenti della mobilità lenta:**

– [Analisi degli incidenti della mobilità lenta](#)

**Rapporto Trattati a rischio incidente sulle strade nazionali:**

– [Trattati a rischio incidente sulle strade nazionali](#)

## Recapiti per maggiori informazioni

**Thomas Spillmann**

Responsabile sicurezza stradale

[thomas.spillmann@astra.admin.ch](mailto:thomas.spillmann@astra.admin.ch)

+41 58 481 81 61



# Matrice obiettivi-misure

Tutte le misure della presente sottostrategia sono intese a sostenere il conseguimento degli obiettivi I1, A1, A2 e CF5 dell'Indirizzo strategico dell'Ufficio (evidenziati in verde nella tabella sottostante).

Linee guida	Innovazione				Qualità				Fruibilità				Sostenibilità			Competenza e affidabilità					
<b>Obiettivi</b>	<b>OBJ I1:</b> Promozione di test di guida automatizzata e innovazione nel trasporto stradale	<b>OBJ I2:</b> Impiego di tecniche moderne e materiali sostenibili	<b>OBJ I3:</b> Monitoraggio delle infrastrutture mirato, efficiente ed economico	<b>OBJ I4:</b> Cogliere e sfruttare le opportunità della digitalizzazione	<b>OBJ Q1:</b> Disponibilità di una rete nazionale efficiente, in grado di assorbire buona parte del traffico	<b>OBJ Q2:</b> Stato di manutenzione ottimizzato e valorizzazione della rete delle strade nazionali	<b>OBJ Q3:</b> Elevata fruibilità delle strade nazionali e riduzione al minimo di anomalie e disagi	<b>OBJ Q4:</b> Elevato grado di soddisfazione degli utenti	<b>OBJ A1:</b> Mantenimento di un elevato livello di sicurezza sull'intera rete stradale	<b>OBJ A2:</b> Salvaguardia della sicurezza operativa dei mezzi	<b>OBJ A3:</b> Sfruttamento delle potenzialità della mobilità lenta	<b>OBJ A4:</b> Espansione delle diverse forme di multimodalità	<b>OBJ D1:</b> Riduzione dell'impatto ambientale	<b>OBJ D2:</b> Incremento dell'efficienza energetica	<b>OBJ D3:</b> Promozione della mobilità ecocompatibile	<b>OBJ D4:</b> Sviluppo di nuovi modelli per il finanziamento dell'infrastruttura	<b>OBJ CF1:</b> Reperimento di professionalità necessarie	<b>OBJ CF2:</b> Diversità, reputazione e rispetto	<b>OBJ CF3:</b> Collaborazione e impiego efficiente delle risorse	<b>OBJ CF4:</b> Efficienza, formalizzazione e digitalizzazione dei processi	<b>OBJ CF5:</b> Comunicazione valida ed efficace
<b>Ambiti di intervento</b>																					
<b>Utenza</b>	X								X	X										X	
<b>Veicoli</b>	X								X	X										X	
<b>Infrastrutture</b>	X								X											X	
<b>Finanze</b>									X											X	
<b>Dati</b>	X								X	X										X	
<b>Organizzazione e ricerca</b>	X								X	X										X	

# Colophon

## **A cura di**

Ufficio federale delle strade USTRA

## **Ideazione, temi, redazione e layout**

Divisione Circolazione stradale (V) –  
Staff direzionale (Stab V)

Divisione Reti stradali (N) –  
Strategia e ricerca (STF)

Divisione Affari della Direzione (DG) –  
Informazione e comunicazione (I+K)

## **Ufficio federale delle strade USTRA**

Divisione Circolazione stradale  
Staff direzionale (Stab V)

+41 58 481 81 61

[info@astra.admin.ch](mailto:info@astra.admin.ch)

[www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch)

**Ufficio federale delle strade USTRA**

Pulverstrasse 13  
3003 Berna

+41 58 462 94 11  
[info@astra.admin.ch](mailto:info@astra.admin.ch)  
[www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch)