An aerial photograph of a winding asphalt road in a mountainous region. The road features several hairpin turns and is bordered by concrete retaining walls. A river flows through the valley below, and a few small houses with stone roofs are visible on the right. The surrounding landscape is lush green with dense vegetation and rocky outcrops.

USTRA 2015
Strade e traffico

Cifre e fatti



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Ufficio federale delle strade USTRA

Indice

Editoriale	3
Comitato di direzione	
L'USTRA cambia direttore e si riorganizza	4
I compiti delle divisioni USTRA	6
Finanziamento delle strade	
Un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato	8
Lavori in corso	
1,95 miliardi di franchi di investimenti	10
Cinque progetti importanti sulla rete	11
Investimenti in sicurezza e compatibilità ambientale	12
Manutenzione	
Il risanamento del viadotto di Chillon	14
Riparazione della storica Schöllenenstrasse	15
Pianificazione della rete	
Soluzioni per le criticità di Basilea, Lugano/Mendrisio e San Gallo	16
Gestione del traffico	
Corsia dinamica contro le code	18
Automazione monitoraggio e regolazione del traffico	19
Traffico	
Primo controllo periodico dopo cinque anni	20
Formazione alla guida	
Una formazione migliore tutela i giovani conducenti	22
Sicurezza stradale	
Il test etilometrico probatorio sostituisce l'esame del sangue	24
Strade nazionali	
Tre nuovi tratti autostradali	26
La rete delle strade nazionali svizzere	27
Traffico merci transalpino	
Nuovo leggero calo del traffico merci stradale sulle Alpi svizzere	28
Chilometri percorsi	
Aumentano ancora i veicoli-km sulle strade nazionali	29
L'intensità del traffico sulle strade nazionali 2013	30
Statistica degli incidenti	
2014: scende il tributo di morti e feriti gravi sulle strade	32
Statistica incidenti	
Oltre 90.400 veicoli in più sulle strade svizzere	34
Immatricolate 304.083 nuove automobili	35
Finanziamento	
Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS)	36
Misure amministrative	
Salgono del 2,7% le patenti sospese	38
Indirizzi	
Recapiti USTRA e Unità territoriali	39
Polizie cantonali	40
Servizi della circolazione	41
Colophon	43

Immagine di copertina

La strada che attraversa le Gole della Schöllenen, nel Cantone di Uri, fa parte della rete delle strade nazionali svizzere: nei 5,1 chilometri che portano da Göschenen ad Andermatt supera un dislivello di 357 metri. Fra il 2014 e il 2019 l'USTRA investirà circa 105 milioni di franchi nel suo risanamento (particolari a pagina 15). (foto: Jacques Perler)

Editoriale



Gentili lettori,

l'Ufficio federale delle strade (USTRA) è l'autorità tecnica competente per la mobilità individuale e le infrastrutture viarie di rilevanza nazionale in Svizzera. Da un lato ci vengono delegate funzioni strategiche e legislative, dall'altro abbiamo la responsabilità operativa per lo sviluppo, la conservazione, l'esercizio delle strade nazionali e la gestione del traffico.

Contribuendo a definire le disposizioni di legge ed esecutive che decidono chi e che cosa debba circolare sulle strade, secondo quali requisiti e in quali condizioni, la nostra competenza si estende a entrambi i fattori fondamentali della mobilità individuale: l'uomo e i veicoli.

In ultima analisi, il nostro impegno è quello di mettere a disposizione dell'utenza un'infrastruttura stradale funzionale, massimamente disponibile e sicura, rispettosa dell'ambiente e delle realtà insediative. A tale estensione e profondità di competenze corrisponde necessariamente un profilo di rischi e opportunità altrettanto ampio. Per questo le nostre attività prevedono un sistema certificato di sicurezza qualità e un consolidato processo di gestione dei rischi.

Ma anche gli strumenti e i dati gestionali migliori non hanno valore se non vengono accettati, sviluppati e «interiorizzati» dal personale USTRA. Perciò, anche per noi e per la nostra politica di reclutamento e qualificazione, possiamo dire: «It's all about people»!

La pubblicazione annuale del nostro Ufficio fornisce una panoramica sulle sfide e sui progetti attuali dell'USTRA. Vi ringrazio dell'interesse per le tematiche legate alla mobilità individuale e alle infrastrutture stradali.

Come sempre, auguro a tutti voi: buon viaggio!

Jürg Röthlisberger

Direttore Ufficio federale delle strade

L'USTRA cambia direttore e si riorganizza

Dal 1° marzo 2015 l'Ufficio federale delle strade ha un nuovo direttore: Rudolf Dieterle è andato in pensione cedendo la direzione dopo 12 anni a Jürg Röthlisberger, ex responsabile della divisione Infrastruttura stradale e supplente dello stesso Dieterle. Con il ricambio al vertice è mutata anche la struttura organizzativa: ora l'USTRA ha sei divisioni.

Il 19 settembre 2014 il Consiglio federale ha nominato il bernese Jürg Röthlisberger nuovo direttore dell'USTRA. 50 anni, formazione di ingegnere civile HTL/PF, dopo la laurea Röthlisberger ha lavorato in un'azienda di costruzioni e presso uno studio di ingegneria; nel 1997 è divenuto funzionario della Confederazione. La prima carica rivestita all'interno dell'USTRA è stata quella di Responsabile territoriale Svizzera orientale. Dal 2004 era vicedirettore e responsabile della divisione Infrastruttura stradale, competente per costruzione, manutenzione ed esercizio delle strade nazionali. È stato uno degli artefici del trasferimento della rete delle strade nazionali alla Confederazione, decisa con la Nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC). Per assolvere i compiti connessi a tale riforma, l'USTRA aveva creato cinque filiali, facenti capo alla divisione Infrastruttura stradale e al suo responsabile Röthlisberger.

Sdoppiamento Infrastruttura stradale

Dall'entrata in vigore della NPC la complessità dei compiti della divisione Infrastruttura stradale è notevolmente aumentata: la crescita costante del traffico, la maggiore domanda di fluidità e sicurezza della circolazione, nonché di protezione dall'inquinamento acustico e di tutela ambientale, hanno posto l'USTRA davanti a grandi sfide. Per continuare a gestire i compiti di una mobilità sostenibile era indispensabile adeguare la struttura organizzativa dell'Ufficio. La divisione Infrastruttura stradale, con i suoi oltre 250 collaboratori dislocati presso otto sedi, è stata sdoppiata in due nuove realtà: la nuova divisione Infrastruttura stradale Ovest, che comprende i territori delle filiali di Estavayer-le-Lac e Thun, e la divisione Est, che include i territori delle filiali di Bellinzona, Zofingen e Winterthur.

Due nuovi vicedirettori

Le nuove divisioni Infrastruttura stradale saranno guidate da due vicedirettori. La divisione Ovest sarà affidata a Jean-Bernard Duchoud. Vallesano, 47 anni, laurea in ingegneria civile presso l'EPFL, opera dal 1999 nell'USTRA con varie funzioni; nell'ultimo periodo è stato sostituto del capo divisione Infrastruttura stradale e responsabile del settore Sostegno tecnico. La divisione Est sarà guidata dal 1° maggio dall'ingegner Guido Biaggio. Ticinese, 44 anni, laureato al Politecnico Federale, dal 2003 dirigeva la LGV Impresa Costruzioni SA di Bellinzona.

Per gestire i crescenti adempimenti a livello di contabilizzazione e rendicontazione e garantire un collegamento più stretto fra controlling finanziario dell'Ufficio, controlling degli investimenti per le strade nazionali e gestione rischi e qualità, l'USTRA si è dotato anche della nuova divisione «Gestione e finanze», a sua volta composta da tre settori: Finanze e controlling, Controlling investimenti strade nazionali e Gestione rischi e qualità. Al vertice della nuova struttura è stato nominato Christian Kellerhals, in precedenza responsabile del settore Controlling investimenti/Staff direzionale della divisione Infrastruttura stradale. -----



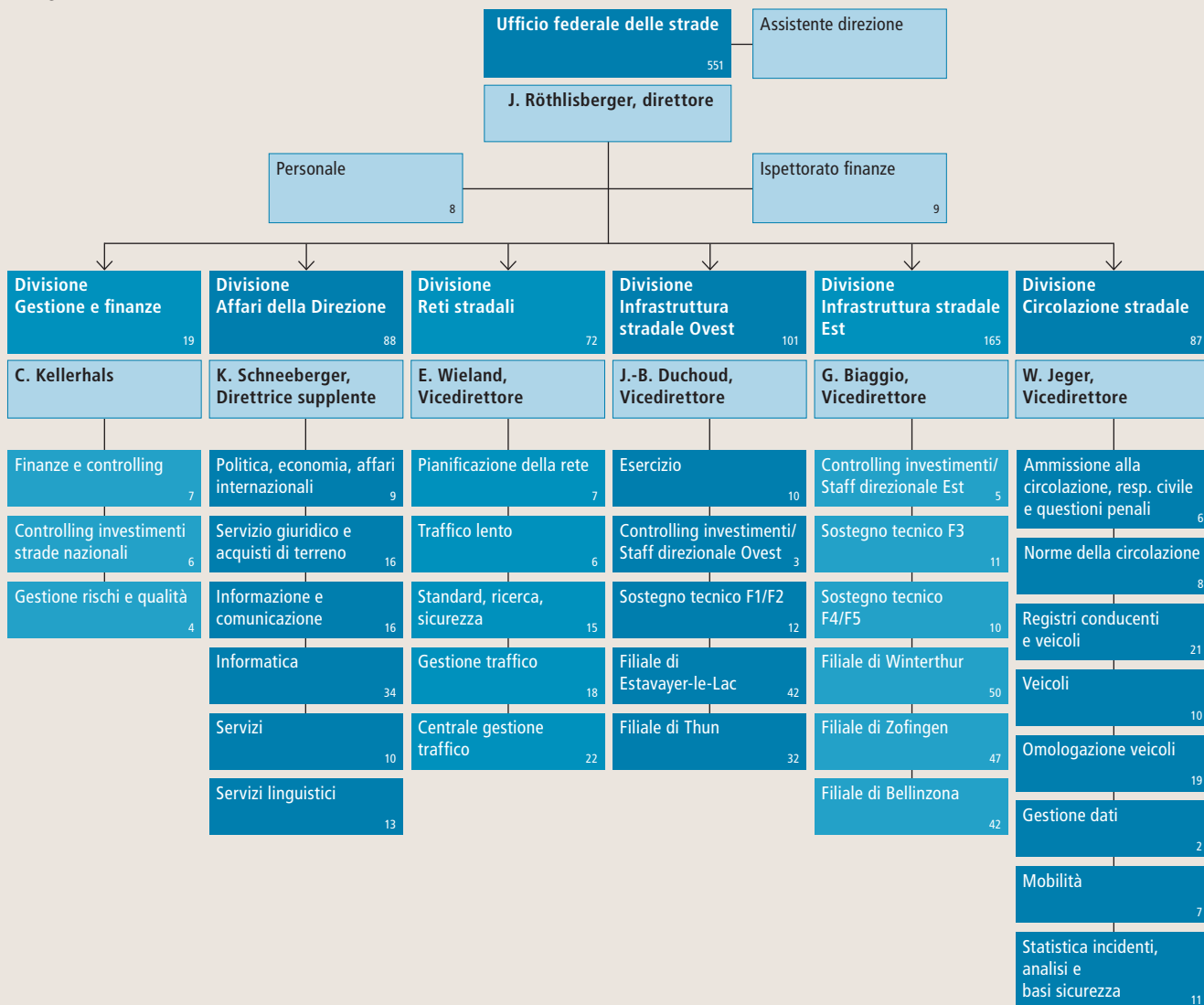
Il nuovo Comitato di direzione dell'Ufficio federale delle strade

Prima fila, da destra: Jürg Röthlisberger (direttore), Katrin Schneeberger (Direttrice supplente, divisione Affari della Direzione), Sylvia Meister (assistente direzione), Werner Jeger (vicedirettore, div. Circolazione stradale), Erwin Wieland (vicedirettore, div. Reti stradali) e Michael Müller (responsabile settore Informazione e comunicazione).

Seconda fila, da destra: Michael Studer (responsabile settore Personale), Christian Kellerhals (responsabile div. Gestione e finanze), Jean-Bernard Duchoud (vicedirettore, div. Infrastruttura stradale Ovest) e Guido Biaggio (vicedirettore, div. Infrastruttura stradale Est).

Organigramma dell'Ufficio federale delle strade

Valido dal 1° luglio 2015



I compiti delle divisioni USTRA

L'Ufficio federale delle strade (USTRA) è stato riorganizzato in sei divisioni: Gestione e finanze, Affari della Direzione, Infrastruttura stradale Ovest, Infrastruttura stradale Est, Reti stradali e Circolazione stradale.

1 _ Divisione Gestione e finanze

Costituita il 1° marzo 2015, è responsabile per le finanze dell'Ufficio, nonché per la gestione rischi e qualità, e si compone dei seguenti settori:

- Finanze e controlling
- Controlling investimenti strade nazionali
- Gestione rischi e qualità



2 _ Divisione Affari della Direzione

Comprende sei settori che svolgono compiti di tipo trasversale:

- Politica, economia, affari internazionali
- Servizio giuridico e acquisti di terreno
- Informazione e comunicazione
- Informatica
- Servizi
- Servizi linguistici



3 _ Divisione Reti stradali

Si occupa di compiti strategici relativi alle strade nazionali, fra cui la pianificazione di lungo periodo e la gestione del traffico. È altresì competente per la ricerca in ambito stradale e verifica che i risultati più recenti dell'attività scientifica confluiscono negli standard applicati. Cura infine anche il traffico lento. Della divisione Reti stradali fanno parte i seguenti settori:

- Pianificazione della rete
- Traffico lento
- Standard, ricerca, sicurezza
- Gestione traffico
- Centrale gestione traffico di Emmenbrücke



4_ Divisione Infrastruttura stradale Ovest

Comprende i territori delle filiali di Estavayer-le-Lac e Thun. Il suo responsabile coordina inoltre l'esercizio della rete delle strade nazionali di tutta la Svizzera. I suoi principali compiti sono:

- costruzione strade nazionali
- manutenzione rete stradale esistente
- sostegno tecnico Ovest
- esercizio, coordinamento nazionale e gestione dei territori di entrambe le filiali



5_ Divisione Infrastruttura stradale Est

Comprende i territori delle filiali di Zofingen, Bellinzona e Winterthur, le quali sono responsabili per lo svolgimento di quattro compiti principali:

- costruzione strade nazionali
- manutenzione rete stradale esistente
- sostegno tecnico Est
- esercizio e gestione territori delle tre filiali



6_ Divisione Circolazione stradale

Si occupa di tutti gli aspetti legati alla circolazione stradale e ai requisiti tecnici dei veicoli. Tali compiti vengono assolti dai seguenti sette settori:

- Ammissione alla circolazione, responsabilità civile e questioni penali
- Norme della circolazione
- Registri conducenti e veicoli
- Veicoli
- Omologazione veicoli
- Mobilità
- Statistica incidenti, analisi e basi sicurezza



Un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato

Per garantire il finanziamento delle strade nazionali e del traffico d'agglomerato nel lungo periodo, il Consiglio federale ha deciso di istituire con norma costituzionale un fondo operante a tempo indeterminato. A febbraio 2015 ha quindi inviato al Parlamento il messaggio sul Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA).

Dal 1960 nel nostro paese il traffico individuale motorizzato è più che quintuplicato, mettendo a dura prova l'infrastruttura, incrementando i costi di esercizio e manutenzione e determinando problemi di circolazione. Fra l'85 e il 90% di tutte le code si forma sulle autostrade nelle regioni urbane.

Nel contempo si va delineando un problema di copertura, poiché le uscite superano le entrate e le riserve del Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS) entro fine 2018 saranno praticamente esaurite. Con il messaggio sul FOSTRA il Consiglio federale crea le condizioni per risolvere i deficit strutturali del sistema attuale, garantire il finanziamento delle strade nazionali e i contributi federali per i programmi di agglomerato nel lungo periodo, nonché per procedere gradualmente verso la risoluzione dei problemi di capacità. In questo modo la Svizzera potrà continuare a contare su una rete di trasporti efficiente.

Poiché il FOSTRA presuppone una modifica a livello costituzionale, l'ultima parola spetterà ai cittadini elettori.

Sei centesimi in più per litro di carburante

Il FOSTRA, che nelle intenzioni del Consiglio non prevedrebbe scadenza e sarebbe sancito nella Costituzione federale, dovrebbe essere il fondo unico di finanziamento delle attività legate alle strade nazionali e dei contributi federali per i programmi di agglomerato. Questo migliorerebbe la certezza di pianificazione e realizzazione, oltre che la trasparenza. Analogamente al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, il FOSTRA dovrebbe essere alimentato direttamente con risorse esistenti e nuove entrate a destinazione vincolata.

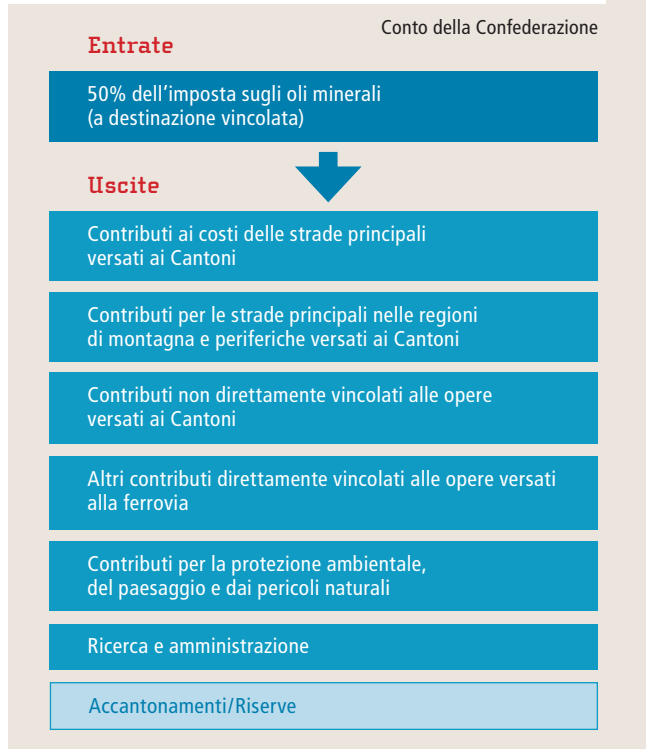
Per coprire il deficit finanziario che si va profilando, il Consiglio federale punta da un lato ad assegnare al FOSTRA i proventi dell'imposta sugli autoveicoli (negli ultimi anni pari a circa 375

milioni di franchi) e dall'altro ad aumentare, inizialmente di sei centesimi al litro, il supplemento fiscale sugli oli minerali che oggi ammonta a 30 centesimi. Non saranno tuttavia costituite riserve finanziarie: sarà decisivo verificare l'andamento effettivo delle entrate e delle uscite e il futuro fabbisogno di investimento. La data dell'aumento dipenderà dall'evoluzione delle riserve del fondo e dalle effettive necessità.

Da decenni le aliquote delle imposte sul carburante non vengono adeguate al rincaro: il supplemento fiscale sugli oli minerali è rimasto invariato dal 1974 e la tassa sugli oli minerali dal 1993. Le auto di nuova omologazione consumano inoltre molto meno rispetto al passato: in tal modo negli ultimi anni il carico fiscale è nettamente diminuito rispetto al chilometraggio medio. Il Consiglio federale ritiene pertanto l'incremento del supplemento fiscale sugli oli minerali assolutamente sostenibile.

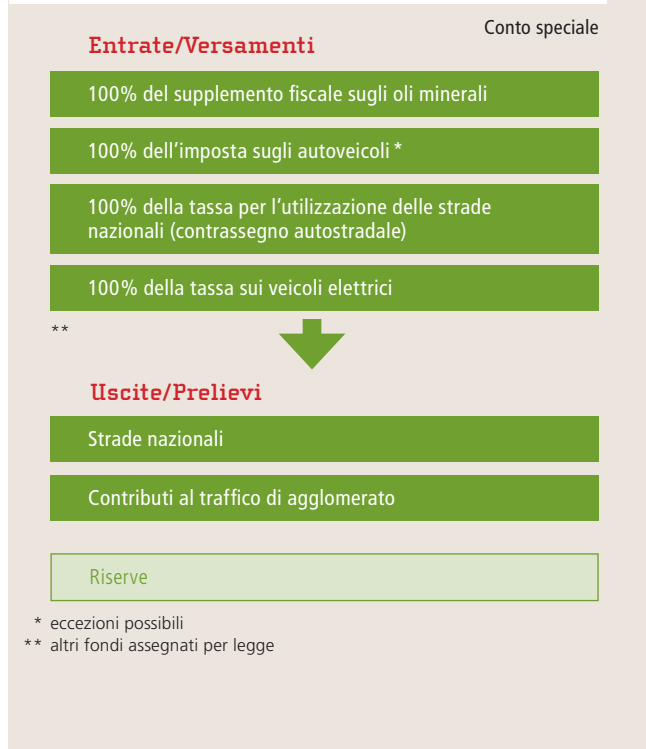


Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS)



Il 50% delle entrate dell'imposta sugli oli minerali ha destinazione vincolata e serve in particolare a finanziare i contributi ai Cantoni e alle Ferrovie. Si tratta nella maggior parte dei casi di contributi globali o forfetari annui. Per il FOSTRA le fonti di finanziamento a destinazione vincolata sono diverse: in parte nuove e in parte già

Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA)



esistenti. Il FOSTRA serve a finanziare le strade nazionali e i contributi per il traffico d'agglomerato. Il fabbisogno finanziario annuo di questi due compiti dipende fortemente dallo stato di avanzamento dei lavori.

Tributi sulle vetture elettriche

Quale ulteriore misura per evitare il disavanzo il Consiglio federale intende chiedere la partecipazione al finanziamento, in ogni caso non prima del 2020, anche ai veicoli con tecnologia di trazione alternativa, come le vetture elettriche.

800 milioni all'anno

Le misure individuate per superare il deficit di finanziamento produrranno prevedibilmente, dal 2018 al 2030, 800 milioni di franchi all'anno di nuove entrate. Sul fronte delle uscite il Consiglio federale punta a contenimenti della spesa e incrementi di efficienza per le strade nazionali, per un ammontare pari a circa 200 milioni di franchi annui. Si dovrebbero inoltre posticipare ovvero distribuire su un arco di tempo più lungo i progetti per l'eliminazione dei problemi di capacità.

Accanto al FOSTRA dovrebbe continuare a operare il FSTS, con la destinazione vincolata di metà del gettito proveniente dall'imposta sugli oli minerali. Dal FSTS provengono ad esempio i contributi ai Cantoni. Una novità consiste nel fatto che i contributi per le strade principali nelle regioni di montagna e periferiche non saranno più a tempo determinato.

Programma di sviluppo strategico (PROSTRA)

Per conservare l'efficienza dell'infrastruttura di trasporto, oltre al mantenimento qualitativo e al completamento della rete occorrono interventi mirati di potenziamento della capacità. Questi saranno raggruppati e gradualmente realizzati nel quadro del Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA strade nazionali). A tal fine, di norma, il Consiglio federale invierà al Parlamento un messaggio ogni quattro anni, in cui proporrà una fase di potenziamento e richiederà contemporaneamente un credito d'impegno. Tanto sui progetti e la loro priorità quanto sul finanziamento deciderà il Parlamento, che stabilirà cosa si dovrà realizzare nell'arco dei quattro anni.

Il PROSTRA include attualmente progetti per un volume di investimenti pari a 16 miliardi di franchi. Si tratta di progetti dell'attuale Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità (PEB), che figurano nei moduli di priorità 1, 2 e 3. Sempre nel PROSTRA rientrano le cosiddette integrazioni di rete «Circonvallazione di Morges» e «Autostrada della Glatttal», che dovrebbero essere inserite nella rete delle strade nazionali. Questo consentirà di cominciare a pianificare la risoluzione di questi due punti di forte criticità. -----

1,95 miliardi di franchi di investimenti

Nel 2015 la Confederazione investirà circa 1,95 miliardi di franchi nella rete delle strade nazionali. Di questi, 630 milioni saranno destinati al completamento, cioè alla costruzione di nuovi tratti, mentre 1,24 miliardi saranno utilizzati per manutenzione, sistemazione e potenziamento della rete esistente. I progetti di decongestionamento assorbiranno 75 milioni di franchi.

I lavori che quest'anno riguarderanno nuovi tratti si basano sull'ottavo programma pluriennale per il completamento delle strade nazionali, varato dal Consiglio federale il 22 febbraio 2012, e consistono sostanzialmente nella prosecuzione di progetti già avviati, tra cui:

- A9 nell'Alto Vallese
- Transgiurassiana (A16) nei Cantoni di Berna e Giura
- ramo est circonvallazione di Bienne (A5)
- Prättigauerstrasse (A28) nei Grigioni

Per il completamento della rete sono a disposizione, in tutto, 630 milioni di franchi provenienti dal Fondo infrastrutturale. Le quote più consistenti sono state assegnate ai seguenti Cantoni: Vallese 260 milioni, Berna 207 milioni, Giura 81 milioni, Grigioni 22 milioni, Neuchâtel 16 milioni. Circa il 70% dell'investimento è destinato a progetti della Svizzera romanda e del Vallese.

Anche dopo l'entrata in vigore della Nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti (NPC) il completamento della rete rimane un compito congiunto di Confederazione e Cantoni: questi ultimi assumono la funzione di committente, mentre all'USTRA è affidata l'alta vigilanza.

Sistemazione e manutenzione

Per la sistemazione e la manutenzione delle strade nazionali esistenti, nel 2015 sono stati allocati 1,24 miliardi di franchi, provenienti dal Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS). Quest'anno saranno avviati i lavori principali per i seguenti progetti di conservazione:

- A2 BS tangenziale est di Basilea: rinnovo e ampliamento del sistema di regolazione del traffico
- A2 BL/SO Eptingen–Hägendorf: costruzione galleria di risanamento del Belchen
- A2 TI Airolo – Quinto
- A4 SZ Küssnacht – Brunnen
- A6 BE Rubigen – Thun – Spiez
- A9 VS Ried-Briga – Schallbett
- A13 GR Thusis – Sufers: cunicolo di sicurezza
- A14 LU Rotsee – Buchrain
- A6 BE Centro di manutenzione di Berna: ristrutturazione

Proseguiranno i lavori principali sui seguenti tratti:

- A1 VD/FR Faoug – Kerzers
- A2 NW Acheregg – Beckenried
- A4 SH galleria del Galgenbuck: nuova costruzione
- A5 NE Colombier – Cornaux
- A9 VD Vennes – Chexbres: risanamento
- A9 VS Sion e regione circostante
- A13 GR Circonvallazione Roveredo

Per informazioni dettagliate su questi e altri progetti riguardanti la rete delle strade nazionali: www.autostradasvizzera.ch

Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità [potenziamento]

Quest'anno sono disponibili complessivamente 75 milioni di franchi per progetti finalizzati a decongestionare la rete delle strade nazionali. I fondi saranno investiti principalmente nella realizzazione della terza corsia della circonvallazione nord di Zurigo (A1).

Cinque progetti importanti sulla rete

1 _ A13: Thusis-Sufers: costruzione cunicolo di sicurezza

Costruzione cunicolo di sicurezza e altri interventi. ... Separazione dal vano di circolazione delle linee elettriche e di comunicazione passanti, per proteggerle materialmente da agenti esterni. ... Centrale unica per gli impianti tecnici della galleria (ventilazione, segnale di emergenza). ... Particolarità: durante i lavori la viabilità attuale della A13 sarà sostanzialmente mantenuta. ... Tempi di costruzione del cunicolo di sicurezza Viamala: 2015–2017. ... Tempi di costruzione dei cunicoli di sicurezza Crapteig, Bärenburg e Rofla: 2017–2022. ... Costo totale 125 milioni di franchi (Viamala 25 milioni).

2 _ A6: Rubigen-Thun-Spiez: rinnovo totale

Risanamento generale del tratto autostradale A6 fra Rubigen e Spiez dal 2015 al 2024 circa. ... Prima fase lavori dal 2015: Rubigen–Kiesen; la carreggiata in calcestruzzo, vecchia di oltre 40 anni, sarà sostituita da una pavimentazione scura fonoassorbente. ... Rinnovo di circa cinque chilometri all'anno. ... Nuovo drenaggio ecologico. ... Nuovi impianti operativi e dispositivi di sicurezza. ... Nuove pareti fonoassorbenti. ... Risanamento galleria Allmend a partire dal 2017 circa. ... Costo globale del progetto: circa 700 milioni di franchi.

3 _ A4: Galleria del Galgenbuck: nuova costruzione

Nuova galleria a due corsie di 1138 metri di lunghezza, nella zona dello svincolo di Sciaffusa Sud. ... La galleria del Galgenbuck sottopassa il Comune di Neuhausen am Rheinfl. ... Funzionalità di lungo periodo dello

svincolo di Sciaffusa Sud e decongestionamento dal traffico in transito nel Comune di Neuhausen a. Rhf. ... Inizio scavi di avanzamento estate 2013. ... Scavo con avanzamento a esplosivi dal portale occidentale della galleria. ... Sfide: geologia varia ed eterogenea, avanzamento in territorio edificato; sottopassaggio di una galleria delle Ferrovie tedesche a ridotta distanza. ... Apertura prevista della galleria: 2019. ... Costo totale: 240 milioni di franchi.

4 _ A2: Eptingen-Hägendorf Galleria di risanamento del Belchen: nuova costruzione

Galleria di risanamento del Belchen, 3,2 km di lunghezza sulla A2 fra Eptingen e Hägendorf, a ovest delle due canne già esistenti e posta alla stessa altezza. ... Volume di scavo: circa 470.000 m³. ... Tempi di costruzione: dal 2015 al 2022. ... Traffico medio giornaliero: circa 55.000 veicoli. ... Costo totale: circa 500 milioni di franchi.

5 _ A9: Vennes-Chexbres: risanamento

Il tratto di autostrada di 12,5 km sul lago di Ginevra risale al 1974. ... Progetto: posa pavimentazione fonoassorbente, rinnovamento pareti fonoassorbenti e guard-rail, lavori di ermetizzazione sui ponti, rinnovo degli impianti elettromeccanici (pannelli con limiti di velocità dinamici). ... Tempi di costruzione: 2014–2017. ... Costo totale: circa 450 milioni di franchi.

Investimenti in sicurezza e compatibilità ambientale

Nel 2015 la Confederazione investirà 1,24 miliardi di franchi, su un totale di 1,95, in lavori di manutenzione e sistemazione. Si tratta di interventi per la messa in sicurezza di gallerie, la protezione dal rumore e il miglioramento della compatibilità ambientale.

I fondi saranno investiti in primo luogo nella rete esistente e oltre la metà in manutenzione, cioè per la conservazione del valore e il mantenimento qualitativo. Il resto sarà impiegato per interventi di sistemazione: il mutamento delle esigenze sociali e le nuove scoperte scientifiche, con il conseguente aggiornamento degli standard, impongono l'evoluzione e la modernizzazione costanti delle strade nazionali. L'USTRA concentra i propri sforzi soprattutto in quattro campi di intervento.

Sicurezza nelle gallerie (TUSI)

La rete delle strade nazionali comprende 239 gallerie, per una lunghezza complessiva di 251 chilometri. Di queste, 157 sono conformi a tutte le direttive e norme vigenti, cioè in termini di segnalazione dei dispositivi di sicurezza, ventilazione, vie di fuga e alimentazione elettrica.

Il 91% delle gallerie sulle strade nazionali è a norma per quanto concerne la segnalazione dei dispositivi di sicurezza, l'83% per la ventilazione, l'81% per le vie di fuga e il 93% per l'alimentazione elettrica. L'importante è anche che le gallerie non in linea con tutte le norme e direttive possano essere percorse in sicurezza e senza riserve. Con l'attuazione degli interventi TUSI negli anni dal 2008 al 2014 è stato possibile aumentare dal 46 al 66% la quota delle gallerie rispettose di tutte le prescrizioni, mentre sono necessari ancora 126 interventi in totale per completare la messa a norma di tutte le opere.

La spesa per l'attuazione degli interventi TUSI ammonta fino al 2025 mediamente a 92 milioni di franchi annui. Negli anni dal 2008 al 2014 le uscite sono state di 50 milioni di franchi all'anno.

Protezione dal rumore

Fino a oggi la Confederazione ha investito 2,8 miliardi di franchi nella protezione dal rumore, intervenendo complessivamente su circa 1650 chilometri di strade nazionali. I futuri progetti sugli altri 220 chilometri sono considerati di alta priorità, ragion per cui vi saranno interventi antirumore per 300 milioni di franchi su un totale di 140 chilometri entro il 2018, mentre i restanti 80 chilometri saranno affrontati successivamente, con costi stimati attorno ai 200 milioni di franchi.

Data la crescita costante del volume di traffico su numerosi tratti delle strade nazionali in corrispondenza degli agglomerati, la protezione dei residenti da un eccessivo inquinamento acustico è diventata un compito permanente importante, che porta a dover intervenire anche su tratti già risanati. Ove possibile le misure antirumore vengono attuate direttamente sull'infrastruttura delle strade nazionali: pavimentazioni fonoassorbenti, pareti e barriere antirumore o anche coperture acustiche dell'autostrada. Tipo ed entità degli interventi antirumore dipendono dalla legislazione federale in materia e l'USTRA prevede che entro il 2030 saranno necessari ulteriori investimenti per 1,3 miliardi di franchi.

Gli interventi già realizzati hanno consentito di dimezzare il numero di residenti eccessivamente esposti all'inquinamento acustico, portandolo a 100.000 unità.



Lavori di manutenzione USTRA sul tratto di strada nazionale «Acheregg-Beckenried». [foto: USTRA]

Passaggi faunistici

In Svizzera sono complessivamente 40 i corridoi faunistici interrotti dalle strade nazionali. 1/5 di questi risultava risanato a metà 2014 oppure in via di realizzazione, con la costruzione dei relativi ponti faunistici. Circa 1/3 dei passaggi faunistici si trova in fase di progettazione.

I costi per un ponte faunistico ammontano mediamente a circa 5,5 milioni di franchi per opera: la stima della spesa totale del sottoprogramma Corridoi faunistici si aggira quindi sui 220 milioni di franchi.

Impianti di trattamento delle acque di scarico

Sulla carreggiata si depositano sostanze nocive derivanti da gas di scarico e abrasione di freni e pneumatici. Se non si interviene, queste vengono trasportate dall'acqua piovana verso prati e campi, oltre che nelle falde sotterranee. L'USTRA ha pertanto varato un ampio programma per la costruzione dei cosiddetti impianti di trattamento delle acque di scarico (SABA), che intercettano le sostanze nocive depositatesi sulla carreggiata e trasportate dall'acqua piovana attraverso le canalizzazioni autostradali. Fino a oggi sono 40 gli impianti di questo tipo in funzione e la loro realizzazione è costata 481 milioni di franchi. A partire da un traffico giornaliero medio di 14.000 veicoli, le acque di scarico sul tratto interessato vengono considerate fortemente inquinate: questo è il valore soglia oltre il quale è richiesta la realizzazione di un impianto SABA. -----

Il risanamento del viadotto di Chillon

Il viadotto di Chillon, sul lago di Ginevra, fu inaugurato nel 1969. Dal 2012 al 2015 è in corso un risanamento totale dell'opera, compreso uno speciale trattamento del calcestruzzo per fermare la reazione alcali-aggregato AAR.

Il viadotto di Chillon, in realtà due viadotti paralleli, garantisce il collegamento fra la piana del Rodano e Vevey ed è fra le opere più spettacolari sulla rete delle strade nazionali svizzere. Questo tratto autostradale, percorso quotidianamente da 50.000 veicoli, è interessato dai grandi spostamenti del venerdì sera e del fine settimana e, nei periodi più «caldi», arriva a registrare fino a 7300 veicoli all'ora.

Negli scorsi anni, come dimostrato da ispezioni in loco, le condizioni del doppio viadotto sono nettamente peggiorate, rendendo necessario un risanamento generale di 70 milioni di franchi.

I lavori prevedono la sostituzione completa di tutte le barriere e dei dispositivi di ritenuta, nonché delle impermeabilizzazioni e della pavimentazione. Parte importante del progetto consiste nel consolidamento dei piloni, che adeguerà il viadotto alle norme antisismiche. Saranno inoltre rinnovati i giunti di carreggiata e le spalle. I lavori si svolgono inizialmente sul viadotto lato lago, quindi si passerà a quello lato monte. A seconda di dove si interviene, il traffico viene deviato sul viadotto opposto. -----

Potenza del calcestruzzo fibrorinforzato

Il viadotto di Chillon è stato interessato dalla reazione alcali-aggregato (AAR) fra il cemento e l'acido silicico presente negli aggregati del calcestruzzo: si tratta di un fenomeno chimico in grado di pregiudicare la struttura dell'opera. Le conseguenze sono fessurazioni e rigonfiamenti, per questo il viadotto deve essere sottoposto a un trattamento specifico. Sull'intera piattaforma stradale viene applicato un ulteriore e potente rivestimento di calcestruzzo fibrorinforzato, da quattro a cinque centimetri di spessore, che serve ad aumentare la resistenza dell'opera in senso longitudinale e trasversale ed è in grado di prevenire i caratteristici influssi negativi dell'AAR sul calcestruzzo.

Il nuovo strato di calcestruzzo è particolarmente impermeabile, presenta elevata flessibilità longitudinale e protegge quindi l'opera dalla corrosione. Infine sul viadotto di Chillon sarà posata una nuova pavimentazione. I lavori si concluderanno prevedibilmente nel 2015.



Riparazione della storica Schöllenenstrasse

Dal 2014 al 2019 l'USTRA investirà circa 105 milioni di franchi nel risanamento della storica strada nazionale che sale da Göschenen ad Andermatt attraverso le Gole della Schöllenen. Un progetto denso di sfide particolari.

La Schöllenenstrasse è una strada nazionale inconsueta: praticamente su nessun altro tratto della rete si trovano concentrate tante curve così strette. In 5,1 chilometri la strada supera un dislivello di 357 metri: attraverso un paesaggio naturale impressionante, sale snodandosi da Göschenen verso Andermatt.

Entro il 2019 la Schöllenenstrasse sarà totalmente risanata: oltre alla salvaguardia del suo valore, l'obiettivo è quello di migliorare la sicurezza per la circolazione. Per i responsabili, gli ingegneri e le aziende coinvolte le sfide legate al progetto sono notevoli: particolarmente impegnativa è la gestione della viabilità durante i lavori. Occorre trovare soluzioni non solo per gli utenti motorizzati ma anche per i ciclisti e gli escursionisti: quale strada nazionale di terza categoria la Schöllenenstrasse è infatti aperta a ogni tipo di traffico. Gli unici divieti di transito riguardano autotreni e autoarticolati. Elemento importante dei lavori è la sostituzione della pavimentazione, che deve prevedere particolari caratteristiche di resistenza, date le condizioni meteorologiche estreme e l'elevata incidenza di traffico.

I preparativi per la riparazione della Schöllenenstrasse sono stati avviati a ottobre 2013, mentre il via ai lavori sul tracciato e sui manufatti, con conseguenze sulla viabilità, è stato dato ad aprile 2014.

Strada in galleria ferroviaria

Un aspetto particolarmente problematico, per tutti i soggetti coinvolti, sono stati il risanamento e la ricostruzione della galleria Urnerloch nel 2014. L'intervento ha richiesto varie fasi di chiusura del tunnel. Durante questi periodi il traffico è stato deviato sul parallelo tracciato della ferrovia Cervino-Gottardo che, tramite posa di elementi in calcestruzzo, è diventato praticabile anche per i veicoli stradali. Grazie a questa innovativa soluzione i tempi di lavoro si ridurranno di quasi un anno. Nel 2015 i lavori si concentreranno sulla riparazione e la parziale ricostruzione della galleria Tanzenbein Sud, nonché sul risanamento del tracciato e dei muri di contenimento sul tratto da Schöllenenmätteli al portale nord della galleria Heuegg. Date le condizioni meteo, nella Schöllenen è possibile lavorare solo da aprile a novembre. La riparazione si concluderà prevedibilmente a fine 2019 e costerà circa 105 milioni di franchi. Grazie all'intervento sulla storica strada di montagna potranno continuare a convivere in sicurezza tutti gli utenti, nel contesto di un ambiente alpino che non ha eguali.

I lavori in breve

- Adeguamento dell'assetto stradale
- Riparazione tracciato e manufatti
- Adeguamento drenaggio
- Nuovo tracciato pista ciclabile e sentiero pedonale
- Sostituzione delle linee di servizio -----



Soluzioni per le criticità di Basilea, Lugano/Mendrisio e San Gallo

Nel 2030 circa 490 chilometri di strade nazionali su 1900 saranno periodicamente congestionati. Per eliminare le grandi criticità, l'USTRA ha effettuato studi di fattibilità per le regioni di Basilea, Lugano/Mendrisio e San Gallo.

Le indagini miravano ad appurare le possibili varianti per risolvere globalmente i problemi di viabilità e stabilire gli interventi più efficaci. Sono ora disponibili i risultati degli studi relativi alle regioni di Basilea, Lugano/Mendrisio e San Gallo, tuttavia non è possibile definire alcun orizzonte temporale per la realizzazione dei progetti. Sarà il Parlamento federale a dover autorizzare la spesa a cui, a seconda dei casi, potranno contribuire anche i Cantoni.

Basilea: nuova galleria sotto il Reno

L'elevato volume di traffico, l'intensa condivisione della strada nazionale da parte dell'utenza urbana e regionale, nonché l'importante posizione della città per il transito sull'asse nord-sud impongono interventi urgenti nella regione di Basilea. In assenza di misure in grado di aumentare la capacità, la strada nazionale in futuro sarà congestionata da due a quattro ore al giorno.

La variante di soluzione sviluppata dall'USTRA, sostenuta dai Cantoni di Basilea Città e Basilea Campagna, prevede la costruzione di una nuova galleria fra Birsfelden e la tangenziale nord, in corrispondenza della diramazione di Wiese. La cosiddetta galleria sotto il Reno consentirà di sgravare notevolmente la strada nazionale esistente. Ove necessario l'estensione della variante per il traffico da e verso la Germania sarà realizzabile in un secondo momento. Il nuovo traforo produrrà in particolare effetti positivi sulla qualità della vita e dell'abitare, che nel caso della soluzione prescelta sono nettamente più evidenti rispetto alle altre varianti.

Basilea – Galleria sotto il Reno



San Gallo: terza canna della galleria Rosenberg

Nell'area di San Gallo la maggiore problematicità a livello di strade nazionali si riscontra in particolare sul tratto Kreuzbleiche – Neudorf: oltre all'elevato volume di traffico, è fortemente critica la fitta serie di svincoli in successione, con le numerose corsie di immissione.

Il punto critico sarà eliminato con l'ampliamento della strada nazionale esistente, nel tratto fra Kreuzbleiche e Neudorf: la variante di soluzione prescelta prevede la realizzazione di una terza canna per la galleria Rosenberg e la conversione permanente della corsia di emergenza in corsia di marcia a tutti gli effetti. Questo consentirà di risolvere i problemi di traffico in maniera duratura e, rispetto alle altre varianti studiate, con un livello di spesa relativa-

San Gallo – Galleria Rosenberg



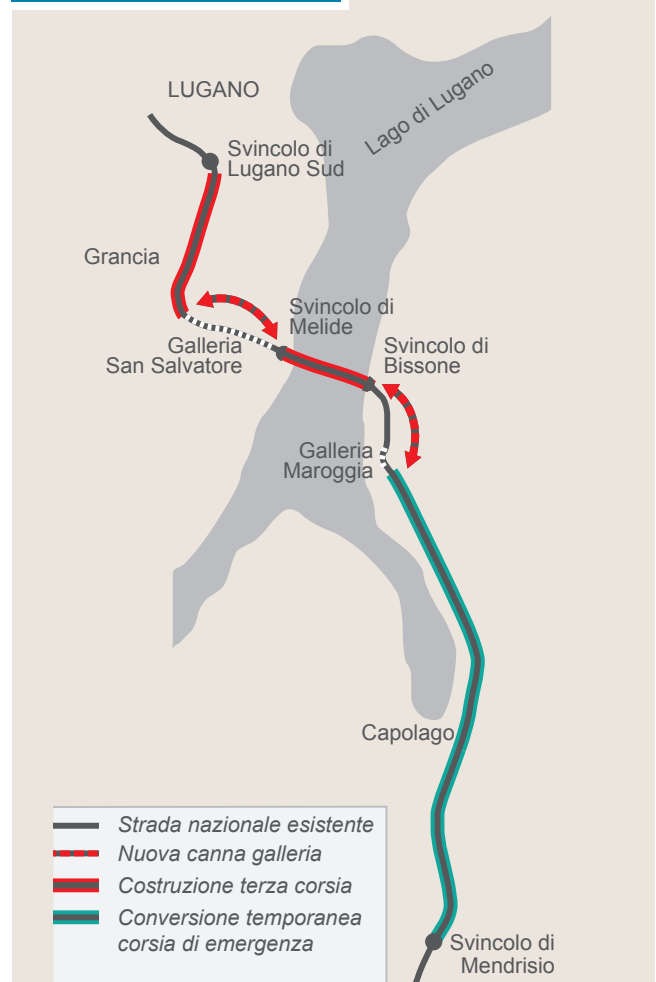
mente modesto. Costituisce parte integrante del progetto anche la nuova bretella di raccordo con la stazione merci, che servirà a sgravare la rete viaria urbana.

Lugano/Mendrisio: due nuove canne per le gallerie

In assenza di contromisure, sulla A2 fra Lugano e Mendrisio entro il 2030 si avranno problemi di viabilità da forti a molto forti, soprattutto per effetto dei consistenti flussi pendolari dall'Italia. Rispetto ad altri tratti problematici, in questo caso i volumi di traffico dipendono in gran parte dalla direzionalità, in quanto al mattino gli incolonnamenti si riscontrano sempre in direzione Lugano e alla sera in direzione Mendrisio/Italia.

Come a San Gallo, anche in Ticino la soluzione più efficace consiste nell'ampliamento dell'infrastruttura esistente. Accanto alla realizzazione della terza corsia fra Lugano Sud e la galleria San Salvatore, la variante prescelta prevede la realizzazione di una terza canna nelle gallerie San Salvatore e Maroggia. Per ridurre al minimo gli effetti su natura e paesaggio, il potenziamento del ponte-diga di Melide avverrà in gran parte tramite riconversione dell'infrastruttura esistente. A sud della galleria Maroggia è previsto il ricorso temporaneo alla terza corsia dinamica. - - - - -

Lugano – Mendrisio



Corsia dinamica contro le code

Dal 1990 il traffico sulla rete delle strade nazionali è più che raddoppiato. Secondo le previsioni, entro il 2030 circa 490 chilometri di autostrada saranno regolarmente congestionati. Come misura di breve-medio periodo, su determinati tratti e a determinate ore del giorno, l'USTRA consente il transito sulla corsia di emergenza.

Ogni anno sulla rete delle strade nazionali vengono registrate circa 20.000 ore di coda, fenomeno dannoso per l'ambiente e notevolmente costoso per l'economia nazionale. L'USTRA sta preparando gli interventi di potenziamento opportuni per risolvere le situazioni più critiche: ma fino al completamento di tali progetti saranno necessari interventi transitori di breve e medio periodo. Uno di questi è costituito dall'apertura temporanea al traffico della corsia di emergenza, ovvero l'attivazione del sistema di corsia dinamica (denominato in Svizzera con l'acronimo tedesco «PUN»), che consente di migliorare il flusso veicolare e di aumentare la sicurezza stradale.

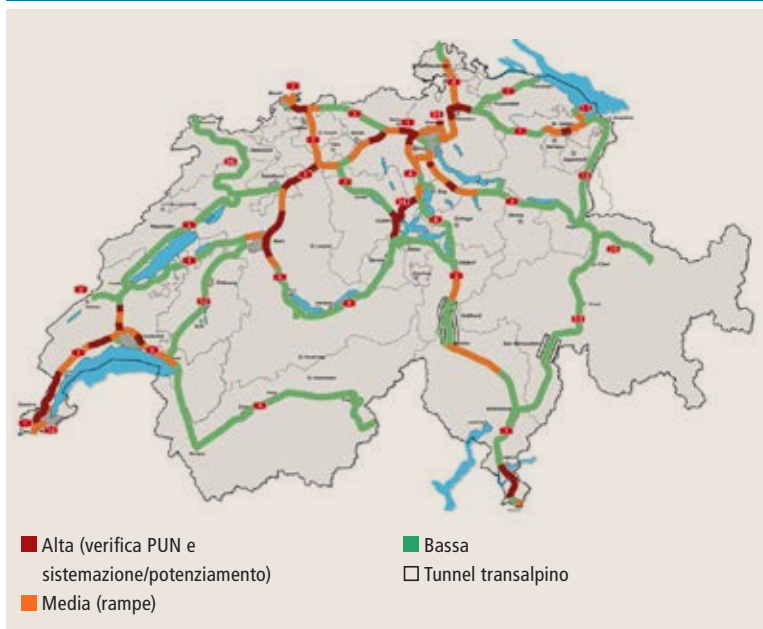
Il progetto pilota, in corso da gennaio 2010 sulla A1 fra Morges ed Ecublens, conferma le esperienze positive provenienti dall'estero: la circolazione è più scorrevole, l'incidentalità generale è scesa del 15%, le emissioni di sostanze nocive sono diminuite del 10%, quelle acustiche fino a 2,4 decibel. La corsia dinamica è particolarmente efficace negli agglomerati urbani fra due svincoli vicini e negli orari di punta.

15 progetti con corsia dinamica

Dall'approvazione del piano generale sono stati avviati 15 progetti di corsia dinamica. Questi devono superare complessi processi di autorizzazione ed essere coordinati con gli ampliamenti previsti nel quadro del Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità e i progetti di manutenzione.

Entro il 2025 il sistema si estenderà su circa 125 chilometri. I primi tratti saranno operativi nel 2017 e nel 2019 nelle aree di Winterthur e Losanna (fase 1), altri sono previsti nelle regioni di Argovia, Basilea, Berna, Ginevra, Losanna (fase 2) e Zurigo. Il piano prevede un investimento complessivo pari a circa un miliardo di franchi. Il sistema richiede un consolidamento strutturale (per il traffico pesante), adeguamenti di brevi ponti e coperture nonché la realizzazione di piazzole aggiuntive per la sosta di emergenza. È inoltre necessaria un'apposita segnaletica gestita centralmente per il controllo e il monitoraggio del traffico.

Impianti di gestione del traffico – Urgenza dotazione



Tratti della rete delle strade nazionali svizzere: i colori indicano l'urgenza dell'adozione della corsia dinamica. [Grafica: USTRA]

Automazione monitoraggio e regolazione del traffico

Da maggio 2014, per migliorare la gestione del traffico, l'USTRA utilizza il nuovo programma «FA VM».

I progressi a livello di monitoraggio e regolazione sono tangibili.

«FA VM» è l'acronimo tedesco di Applicazione tecnica per la gestione del traffico. La Centrale di gestione del traffico USTRA di Emmenbrücke (LU) e le polizie cantonali si avvalgono di questa soluzione per migliorare la vigilanza sulla circolazione, automatizzare l'acquisizione e l'elaborazione di informazioni e dare corso a misure di gestione del traffico.

Ci sono anche i cantieri

Il progetto risale all'anno 2008. La realizzazione è partita nel 2012 e il sistema è diventato operativo a maggio 2014. A settembre dello stesso anno vi è stata l'importante integrazione dell'applicazione tecnica per la gestione dei cantieri, che consente di monitorare il traffico tenendo conto anche dei lavori in corso sulle strade nazionali.

In questo modo, per la prima volta, viene creato un accesso unificato e trasparente a tutte le informazioni per il monitoraggio e il controllo del traffico sulle strade nazionali, con cui la Centrale nazionale di Emmenbrücke ha la possibilità di intervenire direttamente sugli impianti di regolazione: con l'introduzione di questo sistema il monitoraggio del traffico sulle strade nazionali è stato completamente digitalizzato.

Scenari standard in caso di incidente

Il sistema «FA VM» crea inoltre le condizioni per effettuare previsioni precise sul traffico e avviare per tempo interventi finalizzati a garantire una circolazione scorrevole. Permette infine di attivare scenari standard di controllo in caso di incidenti stradali, sulla base di piani di gestione traffico archiviati in memoria. -----

Limiti di velocità dinamici

Con i pannelli indicatori dei limiti di velocità dinamici, l'USTRA incrementa l'efficienza delle strade nazionali. Poiché la capacità delle autostrade viene ottimizzata quando i veicoli viaggiano a una velocità di circa 80 km/h, riducendo anticipatamente e per periodi determinati i limiti da 120 a 100 km/h ovvero a 80 km/h è possibile organizzare al meglio il volume di traffico in transito su un tratto autostradale sovraccarico. Il riequilibrio così ottenuto è sufficiente in numerosi casi a ritardare e ridurre la formazione di code.

Già presenti su 170 chilometri

Oggi queste indicazioni dinamiche dei limiti di velocità sono presenti su circa 170 chilometri di strade nazionali. Su circa 130 chilometri gli impianti di regolazione del traffico integrano anche indicazioni di avvertimento in caso di pericoli e code. Nei prossimi anni l'USTRA intende realizzare impianti dinamici su circa 400 chilometri di strade nazionali, di norma contestualmente agli attuali progetti di manutenzione.

Primo controllo periodico dopo cinque anni

Autovetture e motoveicoli devono essere sottoposti a controlli periodici.

Considerato l'elevato livello di affidabilità ormai raggiunto dai veicoli grazie ai progressi tecnologici, il Consiglio federale ha deciso di prolungare a cinque anni dalla prima immatricolazione il termine per la prima revisione periodica.

Dal 1° febbraio 2017 autovetture e motoveicoli dovranno essere sottoposti ai controlli periodici presso gli uffici della circolazione stradale fra il quinto e il sesto anno successivo alla prima messa in circolazione. La decisione del Consiglio federale punta ad adeguare la normativa all'evoluzione tecnologica del settore.

Le autovetture e i motoveicoli immatricolati oggi presentano standard qualitativi considerevolmente più elevati rispetto a venti anni fa, quando furono introdotte le scadenze di revisione attualmente in vigore. A confermare questa tendenza sono sia le liste dei guasti compilate dagli uffici della circolazione stradale sia le statistiche degli incidenti: dai dati della polizia emerge infatti che meno dell'1% degli incidenti viene causato da guasti e difetti dei veicoli. La proroga della prima scadenza riduce inoltre l'onere imposto ai detentori di veicoli.

I rimorchi di trasporto leggeri, con peso totale massimo di 750 kg, saranno esentati dall'obbligo di revisione periodica, mentre per i rimorchi di peso medio (massa totale superiore a 750 kg e inferiore a 3,5 tonnellate) il terzo intervallo e tutti quelli successivi si riducono di un anno. Sarà compito dei Cantoni adottare le misure necessarie per garantire il rispetto delle scadenze, ad esempio mettendo a disposizione le risorse necessarie o esternalizzando i controlli a centri privati. Le modifiche entreranno in vigore il 1° febbraio 2017, lasciando ai Cantoni tempo sufficiente per adeguarsi al cambio di sistema. -----

Motoveicoli e concessionarie auto

Contemporaneamente all'aumento dell'intervallo fra i controlli periodici, a gennaio 2015 il Consiglio federale ha preso decisioni che riguardano le concessionarie di auto e motoveicoli. Il governo ha ad esempio deciso di adottare i requisiti tecnici UE in materia di emissioni acustiche dei motoveicoli: a partire dal 2017 si potrà pertanto vietare l'immatricolazione di motoveicoli dotati di sistemi che servono soltanto ad aumentarne la rumorosità (dispositivi per la regolazione dei silenziatori di scarico).

Un'ulteriore novità, entrata in vigore già il 1° aprile 2015, riguarda il rilascio di targhe per concessionarie: fra i criteri per determinare il numero di targhe da assegnare a ogni azienda, in futuro rientrerà anche il numero di veicoli a motore leggeri venduti. In questo modo, anche le concessionarie con sola attività di vendita potranno ottenere più targhe professionali da utilizzare per le prove su strada con i potenziali acquirenti.



Verifica attenta in occasione di un controllo periodico.
(foto: OCN Friburgo)



Una formazione migliore tutela i giovani conducenti

Saranno più severi i requisiti per guidare una vettura in Svizzera: a questo scopo e per l'incolumità dei giovani conducenti, il Consiglio federale intende ottimizzare la formazione in due fasi.

Per conseguire l'abilitazione alla guida, dal 1° dicembre 2005 in Svizzera occorre sostenere la cosiddetta formazione in due fasi: i neoconducenti ottengono inizialmente la patente solo in prova e devono assolvere due corsi di perfezionamento entro tre anni.

Quasi dieci anni dopo il cambiamento di sistema formativo, emerge che i neoconducenti dai 18 ai 24 anni sono sempre la fascia di età che causa la maggior parte degli incidenti stradali: nel 2014 sono stati 6955. Il Consiglio federale ha deciso pertanto di intervenire sulla formazione di base degli automobilisti in Svizzera e nel corso del 2015 l'USTRA avvierà un'indagine conoscitiva sulla revisione dell'ordinanza.

In linea generale il sistema di formazione in due fasi dovrebbe essere conservato, ma la prima fase, fino all'esame pratico di guida, dovrebbe essere coordinata meglio con la seconda, cioè i tre anni di prova. I dati raccolti con la valutazione serviranno per avviare un consolidamento della prima fase: il corso di teoria della circolazione precederà l'esame di teoria, per stimolare la comprensione del codice della strada, indurre a una condotta di guida prudente e collaborativa, nonché per promuovere l'accettazione delle regole. Anche nell'esame di teoria il focus si sposterà più sulla comprensione e sull'applicazione delle regole del traffico, per evitare il puro apprendimento mnemonico.

Frenata ed efficienza energetica

In un nuovo corso base tecnico obbligatorio di due ore per la patente di categoria B dovrebbero essere affrontate tematiche importanti come la frenata di emergenza e i principi di una guida energeticamente efficiente e rispettosa dell'ambiente. Inoltre gli allievi minori di 25 anni, che puntano a ottenere la patente di categoria B, dovrebbero effettuare lezioni di guida per tutto l'anno precedente l'esame pratico, al fine di accumulare quanta più esperienza possibile.

Misure analoghe in diversi paesi europei hanno dimostrato che il rischio principiante scende quanto più dura la fase di apprendimento accompagnata. Affinché tutto questo non sposti in avanti l'età minima per l'acquisizione della patente di guida, l'idea è quella di abbassare a 17 anni il limite di età per la licenza di allievo conducente di categoria B.

Migliorano i corsi per soccorritori

Sono previste anche misure per migliorare la qualità dei corsi per soccorritori. Saranno ridefinite le modalità di riconoscimento di chi li organizza ed emesse prescrizioni più concrete per garantire tramite procedura di auditing la qualità di tutte le formazioni obbligatorie.



Allieva conducente all'esame di teoria. (foto: OCN Friburgo)

Perfezionamento entro sei mesi

In sede di esame pratico in futuro il primo metro di giudizio non saranno più gli errori commessi, bensì le competenze dimostrate: ad esempio attraverso la scelta in gran parte autonoma dell'itinerario da parte del candidato. Anche i parcheggi dovranno essere scelti autonomamente: in questo modo l'esame sarà più impegnativo e superarlo non significherà più in primo luogo evitare errori. Potenziando la prima fase fino all'esame di guida, le due giornate di corso di perfezionamento obbligatorio possono essere ridotte a una. Questa sarà incentrata sui tipici incidenti dei giovani conducenti e su come evitarli: l'argomento sarà affrontato in gran parte sulla base di esempi pratici, in uno spazio di esercitazione e con una prova su strada.

Resterà prioritaria anche la ricerca costante di una condotta di guida efficiente dal punto di vista energetico. Il corso di perfezionamento dovrà ora essere assolto obbligatoriamente entro i primi sei mesi successivi all'esame di guida: fino a questo momento probabilmente gli effetti ottenuti non sono stati quelli sperati in quanto i corsi venivano frequentati troppo tardi. -----



Il test etilometrico probatorio sostituisce l'esame del sangue

Dal 1° marzo 2017 sulle strade svizzere sarà operativo l'accertamento etilometrico probatorio decretato dal Parlamento nel quadro di «Via Sicura». Il prelievo del sangue sarà disposto solo in caso di sospetto consumo di stupefacenti, su richiesta dell'interessato o in casi eccezionali.

A giugno 2012, nel quadro del dibattito sul pacchetto per la sicurezza stradale «Via Sicura», il Parlamento federale ha deciso di introdurre l'accertamento etilometrico probatorio. Questo significa che in futuro anche i risultati di test etilometrici pari o superiori allo 0,80 per mille potranno essere usati in tribunale con valore di prova, a condizione che il controllo sia stato effettuato con un'apparecchiatura omologata. A inizio 2015 si è svolta sull'argomento un'indagine conoscitiva sotto la guida dell'USTRA. L'accertamento etilometrico probatorio sarà introdotto il 1° marzo 2017.

Già oggi è possibile effettuare un test etilometrico per accertare l'incapacità alla guida, ma il risultato ha valore probatorio soltanto se inferiore allo 0,80 per mille e se viene riconosciuto dal soggetto interessato mediante apposizione della propria firma. In tutti gli altri casi lo stato di ebbrezza deve essere comprovato da un esame del sangue.

Oggi esistono strumenti di misurazione altamente sofisticati, in grado di determinare con valore probatorio anche concentrazioni di alcol nell'aria espirata pari o superiori allo 0,80 per mille: vengono rilevati i milligrammi di aria espirata per litro e 0,25 milligrammi al litro corrispondono allo 0,5 per mille. In futuro l'esame

del sangue sarà necessario solo in caso di sospetto consumo di stupefacenti, su richiesta esplicita dei conducenti interessati o in situazioni eccezionali (es. malattia delle vie respiratorie). Gli etilometri probatori vengono utilizzati già da tempo in numerosi stati dell'UE e altri paesi.



L'apparecchio per il test etilometrico probatorio è collocato nell'auto della polizia. (foto: METAS)

Si applicheranno i seguenti valori

	Concentrazione di alcol nell'aria espirata (visualizzata sugli etilometri dal 1.7.2016)	Tasso alcolemico
Inosservanza del divieto di guida sotto l'effetto dell'alcol (p. es. neopatentati, conducenti professionisti)	≥ 0,05 mg/l	≥ 0,10 per mille
Guida in stato di ebbrezza	≥ 0,25 mg/l	≥ 0,50 per mille
Guida con tasso alcolico qualificato	≥ 0,40 mg/l	≥ 0,80 per mille

Cifre e fatti

Tre nuovi tratti autostradali

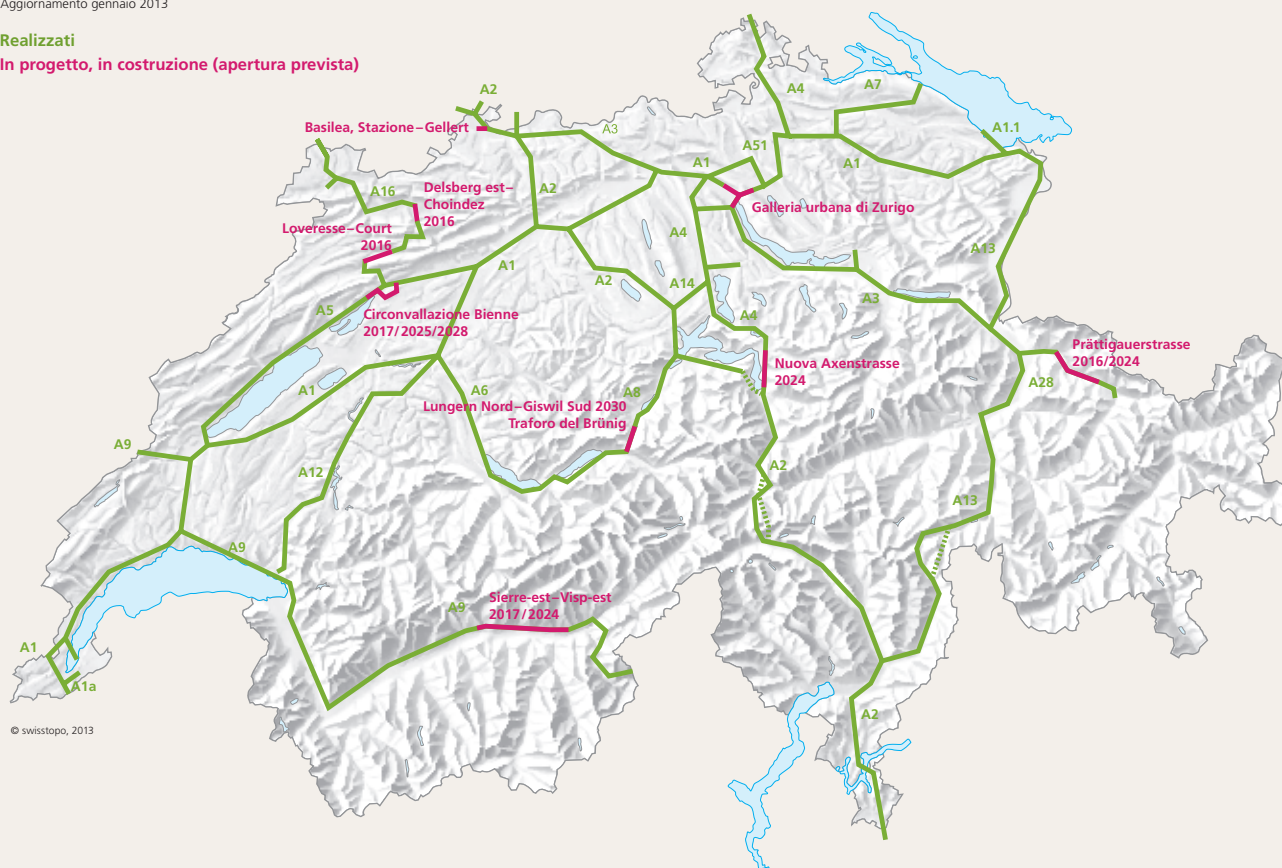
Nel 2014 sulla rete delle strade nazionali, nella fattispecie sulla A5 nel Cantone di Neuchâtel, sulla A16 nel Cantone del Giura e sulla A28 nel Cantone dei Grigioni, sono stati aperti tre nuovi

tratti, per un totale di 11,7 chilometri. L'estensione complessiva della rete è ora pari a 1823,3 chilometri, mentre arriverà a 1892,5 una volta completata. -----

Aggiornamento gennaio 2013

Realizzati

In progetto, in costruzione (apertura prevista)



2014: aperti tre nuovi tratti

Strada nazionale	Cantone	Tratto	2 corsie	4 corsie
A5	NE	Serrières-Areuse		1,7 km
A16	JU	Bure-Pruntrut-West		8,8 km
A28	GR	Pagrüeg-Mezzaselva	1,2 km	

La rete delle strade nazionali svizzere

Lunghezza totale per tipo di strada														[km]	
	7 corsie		6 corsie		4 corsie		3 corsie		2 corsie		Traffico misto		Totale		
	operativi	previsti	operativi	previsti	operativi	previsti	operativi	previsti	operativi	previsti	operativi	previsti	operativi	previsti	
Zurigo			32,5	37,1	105,5	110,9	1,9		11,1	11,1			151,0	159,1	
Berna			13,2	13,2	129,3	136,7			46,9	62,6	19,4	19,4	208,8	231,9	
Lucerna			2,6	2,6	55,9	55,9							58,5	58,5	
Uri					37,1	53,0			16,3	6,3	16,1	10,0	69,5	69,3	
Svitto					43,2	52,7			2,2		4,3		49,7	52,7	
Obvaldo					1,8	1,8			22,3	31,1	13,3	1,0	37,4	33,9	
Nidvaldo					22,9	22,9			2,9	0,9		2,0	25,8	25,8	
Glarona					16,6	16,6							16,6	16,6	
Zugo					17,7	17,7							17,7	17,7	
Friburgo					84,2	84,2							84,2	84,2	
Soletta					43,8	43,8							43,8	43,8	
Basilea Città			3,5	3,5	6,0	8,0							9,5	11,5	
Basilea Campagna			9,5	9,5	20,7	20,7							30,2	30,2	
Sciaffusa						1,9			17,2	17,2			17,2	19,1	
San Gallo					139,8	139,8							139,8	139,8	
Grigioni					43,6	50,2			94,6	112,1	27,9		166,1	162,3	
Argovia	1,2		11,5	11,5	86,6	87,8							99,3	99,3	
Turgovia					42,8	47,3							42,8	47,3	
Ticino			7,3	7,3	101,7	108,8			27,8	20,7			136,8	136,8	
Vaud			3,4	3,4	189,1	189,8			12,8	12,8			205,3	206,0	
Vallese					60,1	89,6			15,6	15,6	28,6	28,6	104,3	133,8	
Neuchâtel					34,6	32,9			3,0	3,0	1,9	1,9	39,5	37,8	
Ginevra					27,2	27,2							27,2	27,2	
Giura					34,1				8,2	47,9			42,3	47,9	
Totale	1,2		83,5	88,1	1.344,3	1.400,2	1,9		280,9	341,3	111,5	62,9	1.823,3	1.892,5	

Le strade nazionali svizzere presentano da due a sette corsie. Gran parte della rete (1333,8 km) è però a quattro corsie. I Cantoni con il maggior numero di chilometri sono Berna (208,8), Vaud (205,3 km) e Grigioni (166,1 km). La colonna «previsti» è riferita al decreto fede-

rale concernente la rete delle strade nazionali del 1960: a quei tempi, ad esempio, non sussisteva ancora l'esigenza di autostrade a sette corsie. Nel frattempo nel Cantone di Argovia è stato realizzato un tratto autostradale a sette corsie di 1,2 km.

2014: aperte tre nuove gallerie – Totale gallerie sulle strade nazionali: 239

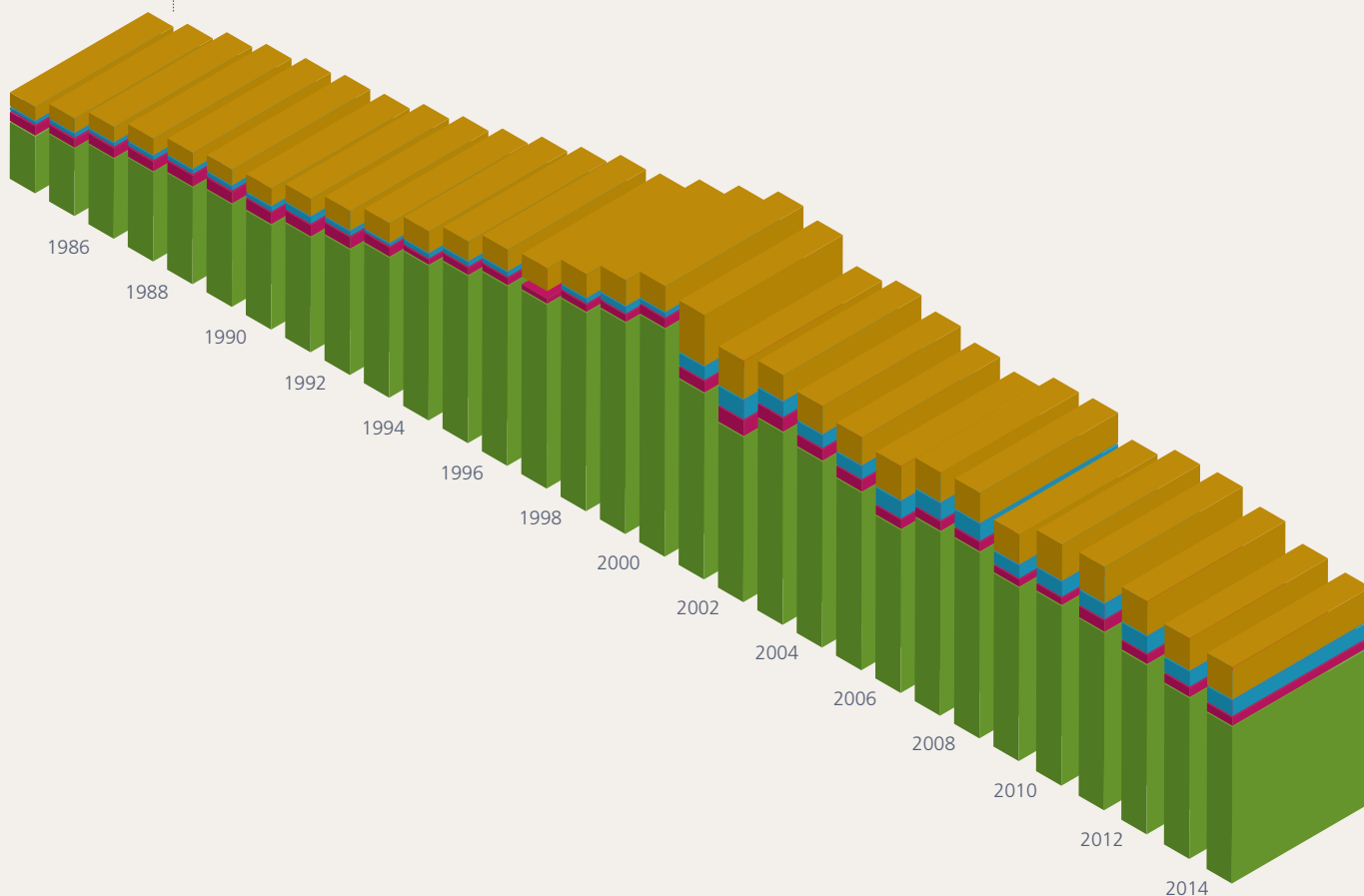
Denominazione	Strada nazionale	Tratto	Canne	Lunghezza	Altezza	Costo
Serrières	A5	Serrières – Areuse	2	1,26 km	5,2 m	162 milioni
Bure	A16	Bure – Pruntrut-West	1	3 km	5,2 m	183 milioni
Bois de Montaigne	A16	Bure – Pruntrut-West	2	850 m	5,2 m	113 milioni

Nuovo leggero calo del traffico merci stradale sulle Alpi svizzere

Nel 2014 sulle strade alpine sono transitati 1.123.503 mezzi pesanti, ossia 19.905 veicoli in meno (1,7%) rispetto al 2013. Questo conferma la tendenza al ribasso, in quanto già lo scorso anno si era registrata una diminuzione del 5,4%. La cifra di 1,123 milioni di mezzi pesanti si colloca leggermente al di sotto della media

degli ultimi dieci anni (1,25 milioni). Il calo del traffico pesante durante lo scorso anno è stato rilevato su tutti i valichi alpini, ma soprattutto sul Gran San Bernardo (-3%). La maggior parte del traffico pesante è transitata per il corridoio del San Gottardo, con 823.697 mezzi. -----

1984	2010	2011	2012	2013	2014	Variazione 2013/2014
72.000	San Bernardino 186.251	193.639	182.318	177.133	172.263	-2,7%
14.000	Sempione 79.361	79.640	85.000	80.740	80.360	-0,7%
48.000	Gran San Bernardo 47.925	57.883	55.194	48.880	47.383	-3,1%
298.000	San Gottardo 943.230	927.332	886.088	836.655	823.697	-1,5%
432.000	Totale 1.256.767	1.258.494	1.208.600	1.043.408	1.123.503	-1,7%



Aumentano ancora i veicoli-km sulle strade nazionali

Nel 2014 sulle strade nazionali svizzere sono stati percorsi complessivamente 26.890 miliardi di chilometri, con un incremento dell'1,9% rispetto al 2013.

Lo scorso anno il traffico sulle strade nazionali è ulteriormente aumentato: il complesso dei veicoli ha percorso in totale 26,890 miliardi di chilometri, pari a un aumento dell'1,9% ovvero di 504 milioni di veicoli-chilometro rispetto all'anno precedente. Nel 2013 era stata oltrepassata per la prima volta la soglia dei 26 miliardi di chilometri.

246 centraline registrano il numero di veicoli in transito sulla rete delle strade nazionali. Sulla base di questo monitoraggio viene calcolato il traffico giornaliero medio (TGM), che corrisponde al flusso veicolare medio nell'arco delle 24 ore (v. cartina a pag. 30 e 31).

Nel 2013 sull'intera rete stradale svizzera sono stati percorsi complessivamente 61,692 miliardi di chilometri, con un incremento dell'1,4% rispetto al 2012. La rete viaria svizzera è costituita da 1800 chilometri di strade nazionali, 18.000 chilometri di strade cantonali e 51.000 chilometri di strade comunali. -----

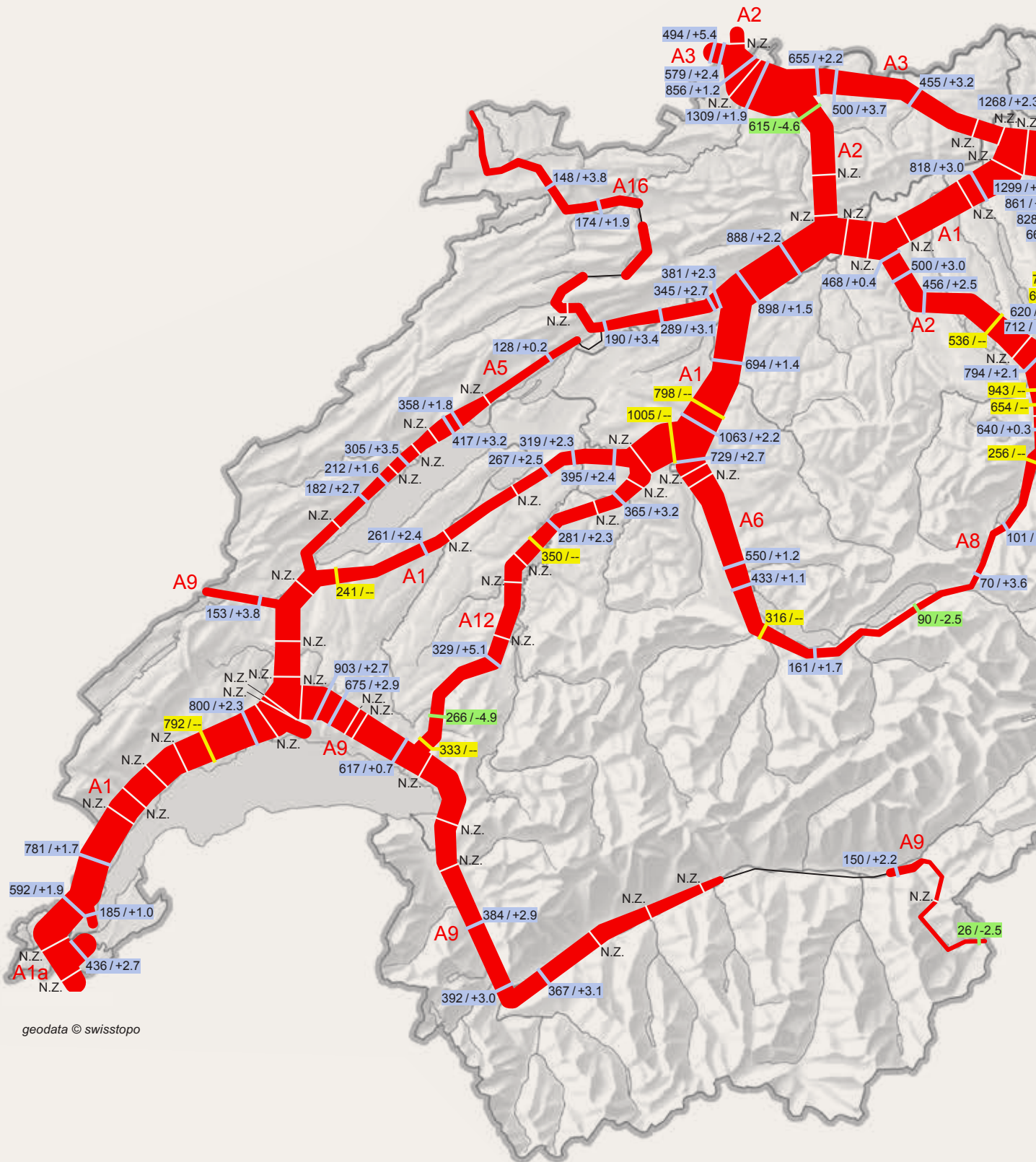
Volumi di traffico		[Numero di veicoli al giorno]		
		2013	2014	Variazione percentuale (%)
A1				
ZH	Wallisellen	142.242	144.134	+1,3
AG	Neuenhof	127.705	129.932	+1,7
AG	Baden, Galleria del Baregg	123.957	126.781	+2,3
ZH	Circonv. Zurigo Nord, Seebach	109.122	110.182	+1,0
ZH	Circonv. Zurigo Nord, Affoltern	106.371	107.408	+1,0
AG	Preverenges	123.972	126.027	+1,7
ZH	Circonvallazione di Winterthur	107.106	108.610	+1,4
A2				
BL	Muttenz, Hard	128.387	130.882	+1,9
Bs	Basilea, Gellert Nord	104.934	-*	
A6				
BE	Schönbühl, Grauholz	104.038	106.337	+2,2

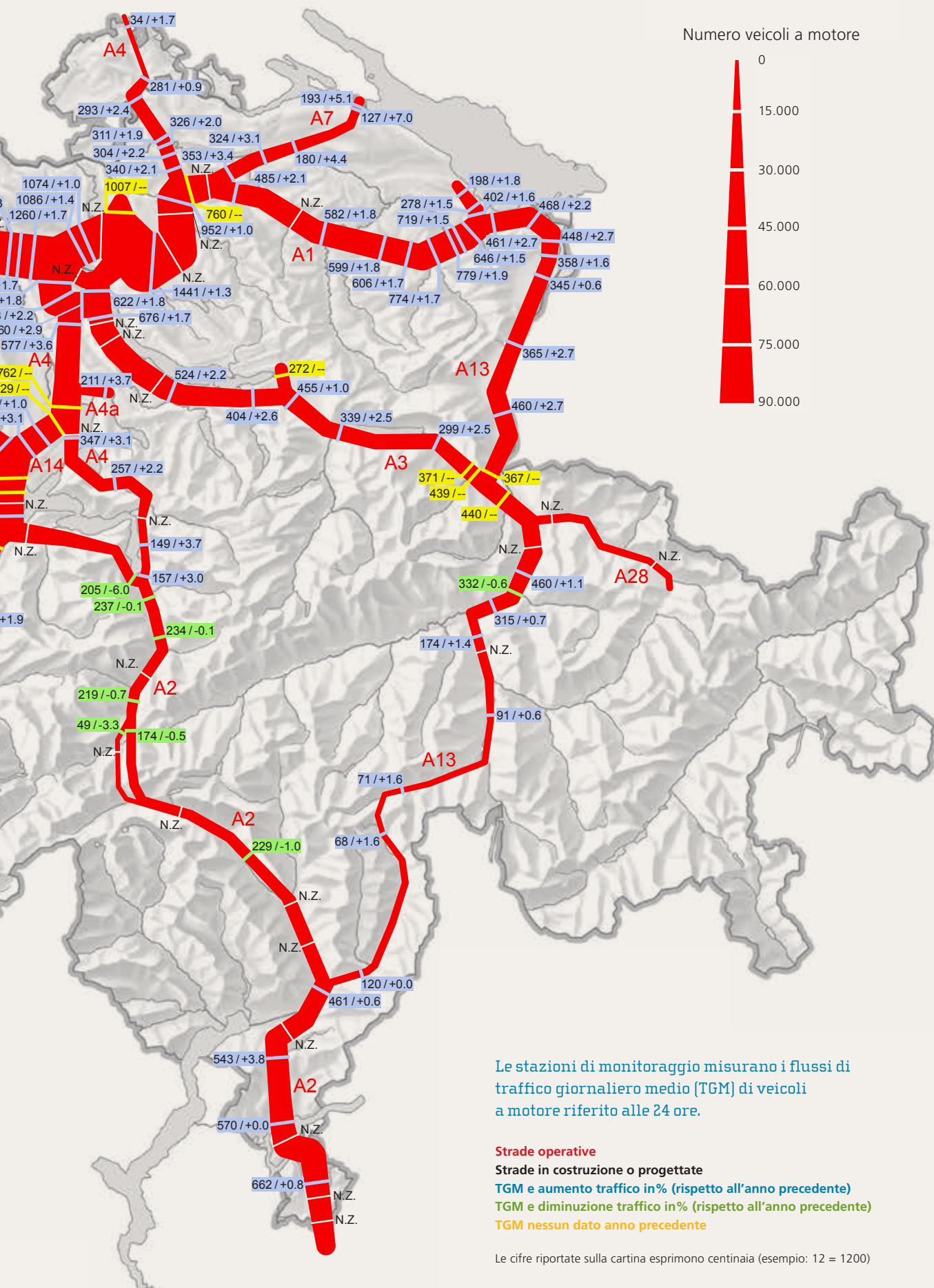
* Nel 2014 la centralina di Basilea Gellert Nord è rimasta periodicamente inoperativa per interventi tecnici.

Chilometri percorsi sulla rete delle strade nazionali		
Anno	mld km	Variazione percentuale (%)
2010	25,161	
2011	25,874	+2,8
2012	25,947	+0,28
2013	26,386	+1,7
2014	26,890	+1,9

Ore di coda sulla rete delle strade nazionali svizzere			
Cause	2013	2014	Variazione percentuale (%)
Traffico	17.144	18.395	+7
Incidenti	2.345	2.322	-1
Cantieri	991	674	-32
Altro	116	150	+29
Totale	20.596	21.541	+5

L'intensità del traffico sulle strade nazionali 2014





2014: scende il tributo di morti e feriti gravi sulle strade

Nel 2014 i morti sulle strade svizzere sono stati 243, 26 in meno rispetto all'anno precedente. Per la seconda volta consecutiva il dato registra un netto calo. Scende di 86 unità, a 4043 persone, anche il numero dei feriti gravi.

Complessivamente nel 2014 sulle strade svizzere si sono verificati 17.803 incidenti con lesioni a persone: i morti sono stati 243, i feriti gravi 4043 e i feriti lievi 17.478. Il numero delle vittime è quindi sceso del 10% rispetto al 2013 e del 24% rispetto alla media 2009–2013.

Anche il numero dei feriti gravi è sceso di conseguenza: rispettivamente del 2 e dell'8%. Una possibile causa potrebbe risiedere nel miglioramento dei veicoli: a tale conclusione porterebbe ad esempio il calo particolarmente rilevante negli ultimi anni dei feriti gravi fra i passeggeri delle autovetture.

Peggiora il bilancio per i ciclisti

Nel 2014 sono stati 29 i ciclisti morti per incidente, 12 in più rispetto all'anno precedente, e sono aumentati del 13% i feriti gravi. Questo bilancio negativo induce l'USTRA ad analizzare più approfonditamente gli incidenti che hanno coinvolto i ciclisti e, ove necessario, ad adottare le necessarie misure.

Per quanto concerne le biciclette elettriche, anche il 2014 conferma l'andamento negativo a livello di feriti gravi inaugurato nel 2012, con un aumento di 31 unità rispetto al 2013 e un totale di 145.

Meno morti fra i pedoni

Nel 2014 i morti fra i pedoni sono stati 43, il minimo storico degli ultimi anni. Rispetto alla media degli ultimi cinque anni si tratta di un calo del 38%, che vale allo stesso modo per gli incidenti sulle strisce pedonali e per quelli al di fuori dei passaggi zebrati.

I morti sulle strisce pedonali sono stati lo scorso anno 14, il 39% in meno rispetto alla media quinquennale.

Meno feriti gravi sulle autostrade

Rispetto all'anno precedente gli incidenti con lesioni a persone su autostrade e semiautostrade sono rimasti praticamente invariati. Nel 2014 le conseguenze degli incidenti sono state meno pesanti: con 26 morti e 242 feriti gravi, il dato è fra i più bassi degli ultimi anni. -----

Incidenti con danni alle persone		
	Incidenti	Persone
Con morti	229	243
	25	26
Con feriti gravi	3.818	4.043
	204	242
Con feriti leggeri	13.756	17.478
	1.608	2.381
Totale	17.803	21.764
	1.837	2.649
Variazione dal 2013 (%)	+1,9	+0,5
	+0,2	-1,3

Utenti coinvolti, per categoria di mezzi di trasporto		
Pedoni	2.322	
	10	
Conducenti/passeggeri	19.442	
	2.639	
di cui automobili		10.253
		2.366
autocarri		89
		27
motoveicoli		4.000
		132
velocipedi		3.777
		1
mezzi pubblici		256
		0
altro		1.067
		113
Totale	21.764	
	2.649	
Variazione dal 2013 (%)	+0,5	
	-1,3	

Tipi di incidente con danni alle persone			
	Totale	Velocità	Alcol
Sbandamento o perdita di controllo del veicolo	5.311	1.416	824
	652	201	51
Sorpasso	801	29	15
	159	1	3
Tamponamento	3.882	233	114
	966	77	21
Svolta	1.506	4	16
	3	0	0
Immissione	2.193	10	26
	9	0	0
Attraversamento della carreggiata	916	10	15
	0	0	0
Scontro frontale	649	136	43
	31	7	1
Parcheggio	240	6	7
	2	0	0
Investimento di un pedone	2.081	69	55
	6	0	2
Investimento di un animale	89	2	0
	3	1	0
Altro	135	3	4
	6	0	0
Totale	17.803	1.918	1.119
	1.837	287	78
Variazione dal 2013 (%)	+1,9	-8,2	-12,2
	+0,2	-8,0	-25,0

Oltre 90.400 veicoli in più sulle strade svizzere

Parco veicoli in Svizzera nel 2014

	Veicoli a motore Totale	Automobili	Veicoli per il trasporto di persone	Veicoli per il trasporto di cose	Veicoli agricoli	Veicoli industriali	Motoveicoli	Ciclomotori incl. e-bike veloci
Totale	5.784.084	4.384.490	62.436	382.281	190.095	65.563	699.219	153.348
Regione del Lemano	1.067.600	822.262	10.737	65.832	23.142	10.198	135.429	14.103
Vaud	503.127	397.551	5.158	29.640	13.724	3.974	53.080	7.966
Vallese	268.093	205.075	3.049	18.390	7.879	4.513	29.187	2.617
Ginevra	296.380	219.636	2.530	17.802	1.539	1.711	53.162	3.520
Espace Mittelland	1.305.888	971.268	16.435	86.920	60.289	15.906	155.070	49.128
Berna	714.853	512.043	10.086	50.898	38.441	9.999	93.386	30.751
Friburgo	222.000	172.240	2.405	13.450	9.874	2.160	21.871	6.436
Soletta	195.310	150.356	1.939	12.693	5.415	1.942	22.965	8.448
Neuchâtel	119.378	95.191	1.489	6.553	2.950	1.149	12.046	2.180
Giura	54.347	41.438	516	3.326	3.609	656	4.802	1.313
Svizzera nordoccidentale	754.571	581.847	7.619	52.232	17.751	6.333	88.789	25.846
Basilea Città	86.015	67.028	777	7.932	170	631	9.477	3.574
Basilea Campagna	185.406	143.596	1.858	12.754	3.853	1.591	21.754	6.646
Argovia	483.150	371.223	4.984	31.546	13.728	4.111	57.558	15.626
Zurigo	906.010	709.008	8.955	57.792	15.946	10.033	104.276	19.182
Svizzera orientale	867.259	641.547	9.748	59.973	42.876	13.697	99.418	23.768
Glarona	30.167	22.572	290	2.159	1.358	600	3.188	802
Sciaffusa	59.430	43.785	798	3.901	2.878	725	7.343	1.731
Appenzello Esterno	41.122	30.312	485	2.257	2.355	559	5.154	1.665
Appenzello Interno	12.948	8.951	98	786	1.223	234	1.656	488
San Gallo	357.911	268.737	3.755	24.228	15.018	4.902	41.271	10.127
Grigioni	150.339	107.662	1.972	11.947	9.408	3.891	15.459	2.701
Turgovia	215.342	159.528	2.350	14.695	10.636	2.786	25.347	6.254
Svizzera centrale	586.116	439.719	6.618	38.208	26.096	6.479	68.996	18.386
Lucerna	278.102	204.286	3.199	18.549	14.252	2.734	35.082	9.402
Uri	26.019	19.018	347	1.510	1.297	476	3.371	815
Svitto	124.008	94.458	1.297	7.606	5.257	1.596	13.794	3.932
Obvaldo	30.056	21.454	398	2.045	2.009	472	3.678	1.431
Nidvaldo	33.962	25.705	408	1.804	1.320	326	4.399	1.150
Zugo	93.969	74.798	969	6.694	1.961	875	8.672	1.656
Ticino	296.640	218.839	2.324	21.324	3.995	2.917	47.241	2.935
Confederazione Svizzera	0	0	0	0	0	0	0	0

Fonte: Ufficio federale di statistica

A fine 2014 i veicoli immatricolati in Svizzera erano 5,784 milioni, 90.442 in più rispetto all'anno precedente. Le sole automobili erano in totale 4,384 milioni, indice di un aumento di circa 64.000

unità. Dal 1980 il numero di veicoli a motore in Svizzera è più che raddoppiato.

Immatricolate 304.083 nuove automobili

Immatricolazioni di automobili						
	2004	2010	2011	2012	2013	2014
Carrozzeria						
Berlina	195.211	199.688	206.969	196.221	174.54	163.298
Station wagon	58.725	88.052	111.628	128.957	127.985	134.195
Cabriolet	13.540	8.857	9.358	8.867	7.625	6.590
Cilindrata cc						
Meno di 1000	5.715	9.463	9.653	13.548	18.907	18.942
1000-1399	44.711	83.629	97.643	89.272	80.098	77.576
1400-1799	64.113	77.754	85.228	78.913	75.025	68.020
1800-1999	78.331	75.218	81.249	94.510	84.036	86.115
2000-2499	33.136	19.358	21.875	23.217	21.540	20.847
2500-2999	22.245	19.944	21.121	21.434	19.429	20.816
3000 e oltre	19.205	11.030	10.734	12.227	9.727	9.819
Elettrica	20	201	452	924	1.392	1.948
Cambio						
Automatico		60.183	66.935	74.151	69.916	69.916
Meccanico	191.625	222.670	243.846	238.988	221.389	211.701
Idrostatico		30	18	17	13	7
Altro		13.714	17.156	20.889	18.836	18.666
Carburante						
Benzina	197.776	200.576	211.540	200.576	185.070	180.875
Benzina-elettrico		4.246	5.444	5.721	6.193	6.165
Gasolio	69.280	90.547	109.324	124.911	115.656	113.304
Altro	420	1.228	1.647	2.837	3.235	3.739
Trazione						
Integrale	55.475	82.849	94.709	112.469	111.502	117.039
Posteriore	25.171	18.790	19.553	19.416	14.924	15.511
Anteriore	186.830	194.929	213.637	202.075	183.698	171.513
Altro		29	56	85	30	20
Totale	267.476	296.597	327.955	334.045	310.154	304.083

Fonte: Ufficio federale di statistica

Nel 2014 sono state immatricolate 304.083 nuove automobili, circa 6000 in meno rispetto all'anno precedente. Nel 2000 e nel 2001 il dato fu in entrambi i casi di 314.000 vetture. Negli anni successivi il numero è sceso nettamente sotto quota 300.000, per poi tornare a superarla prepotentemente nel 2011 con 327.000 unità. Continua la tendenza alla crescita delle autovetture con motore diesel. Sale anche la domanda di motori elettrici e ibridi, sebbene le quote di tali veicoli siano ancora molto ridotte. Dal punto di vista cromatico, dal 2007 sono sempre più apprezzati i veicoli bianchi.

Veicoli stradali immatricolati		
	2004	2014
Automobili	267.476	304.083
Veicoli per il trasporto di persone	2.770	4.167
Veicoli per il trasporto di cose	22.495	33.405
Veicoli agricoli	3.335	3.326
Veicoli industriali	2.729	4.086
Motoveicoli	47.871	47.521
Rimorchi	17.630	21.952
Totale veicoli	364.306	418.540
Totale veicoli a motore	346.676	396.588

Fonte: Ufficio federale di statistica

I veicoli a motore immatricolati nel 2014 sono stati complessivamente 396.588, di cui 304.083 autovetture, con un calo dell'1,4% rispetto al 2013. La diminuzione è tuttavia inferiore rispetto a quella dello scorso anno, pari al 6,7%. Il record è stato raggiunto nel 2012, con un dato complessivo di 430.973 unità, probabilmente anche perché il 1° luglio di quell'anno entravano in vigore le nuove normative per la riduzione delle emissioni di CO₂.

Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS)

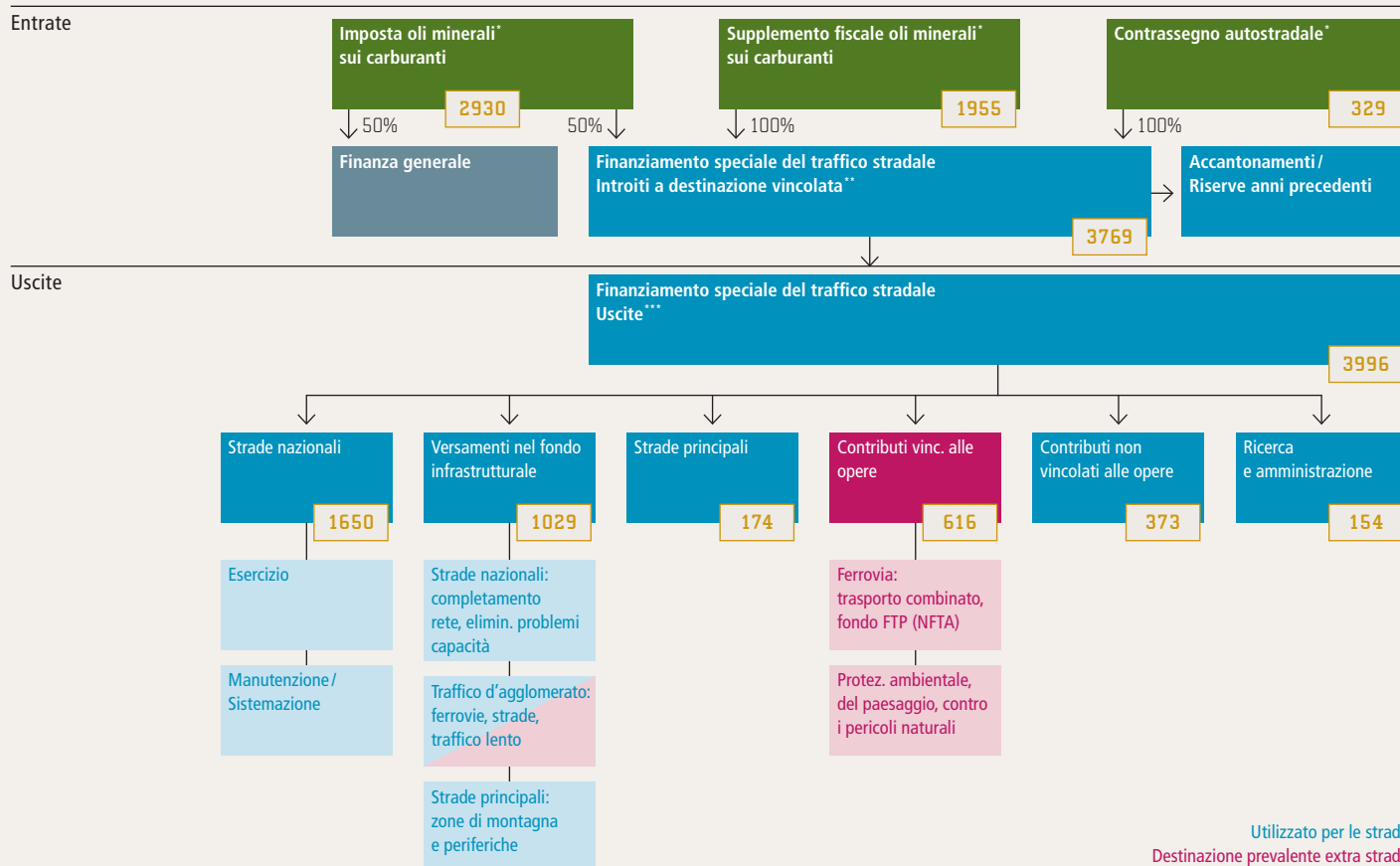
Le coperture di attività e oneri connessi alla circolazione stradale a livello federale sono garantite dal Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS), nel quale le uscite si contrappongono alle entrate a destinazione vincolata. Il FSTS è alimentato dai ricavi dell'imposta sugli oli minerali (50%), dal supplemento fiscale sugli oli minerali (100%) gravante sui carburanti (aeromobili esclusi) e dai proventi netti del contrassegno autostradale (vignetta). Le tariffe fiscali o imposte previste per legge sono: imposta sugli oli minerali 43,12 ct./l per la benzina e 45,87 ct./l per il gasolio (dal 1993); supplemento fiscale sugli oli minerali 30 ct./l di carburante (dal 1974); vignetta 40 franchi/anno, invariato dal 1995.

Il FSTS copre varie attività connesse alla circolazione stradale: oltre al finanziamento dell'infrastruttura federale, cioè delle strade nazionali, vengono erogati contributi per le reti cantonali o altri settori di intervento federale, sempre legati al traffico stradale (grafico: contributi vincolati alle opere).

Le uscite annue per i singoli settori di attività sono fissate dall'Assemblea federale nel quadro del decreto federale concernente il preventivo generale. Le differenze annue fra entrate e uscite determinano un aumento o una diminuzione di riserve e accantonamenti degli anni precedenti. Dal 2018/19 è previsto un vuoto di copertura annuo di circa 1,3 miliardi di franchi.

Oltre al FSTS, dal 2008 è in vigore il cosiddetto Fondo infrastrutturale: le entrate (versamenti) provengono dal FSTS stesso; le uscite (prelievi) sono destinate alle strade nazionali (completamento ed eliminazione dei problemi di capacità), alle infrastrutture di trasporto in città e agglomerati (traffico individuale, trasporti pubblici, traffico lento) e alle strade principali in regioni di montagna e periferiche. Con la costituzione del Fondo infrastrutturale il finanziamento delle strade nazionali è stato ripartito in due «casse».

Flussi finanziari 2014 (in milioni di franchi)



* Proventi netti

** Incl. entrate varie (23 milioni di franchi)

*** I dati provengono dal Conto di Stato.

Le somme possono presentare lievi differenze dovute all'arrotondamento dei singoli valori.

Il Fondo infrastrutturale ha una durata di 20 anni e dispone complessivamente di 20,8 miliardi di franchi stanziati dal Parlamento a copertura dei settori di attività da finanziare (prezzi del 2005, rincaro e IVA esclusi). Nel corso della vita del fondo l'Assemblea federale approva annualmente i conti, il preventivo e i prelievi per le singole attività e fissa i versamenti annuali, sulla base del preventivo della Confederazione. Le differenze annue fra versamenti e prelievi determinano un aumento o una diminuzione della riserva di liquidità di cui il fondo dispone. -----

FOSTRA, Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato

Il 18 febbraio 2015 il Consiglio federale ha trasmesso al Parlamento il messaggio sulla creazione di un Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), il risanamento finanziario e il Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali. Il Consiglio federale propone di riorganizzare l'attuale architettura finanziaria con FSTS e FI (vedi anche pagine 8 e 9).

Uscite FSTS 2012–2014		(in milioni di franchi)		
		2012	2013	2014
Strade nazionali	Esercizio	329	353	346
	Manutenzione/Sistemazione	1.213	1.108	1.304
Fondo infrastrutturale	Versamento annuale	928	1.026	1.029
Strade principali	Contributi ai Cantoni	168	172	174
Contributi vincolati alle opere	Indennità per trasporto combinato, contributi per binari di raccordo privati, terminali, ecc.	180	199	205
	Fondo per grandi progetti ferroviari (contrib. NFTA 25%)	265	277	266
	Protezione ambientale	102	108	98
	Protezione del paesaggio	15	15	15
	Protezione contro i pericoli naturali: piene	50	41	32
	Contributi generali per le strade destinati ai Cantoni	368	367	365
	Contributi ai Cantoni privi di strade nazionali	8	7	7
Ricerca e amministrazione		160	148	154
Uscite totali*		3.784	3.821	3.996

Prelievi dal fondo infrastrutturale 2012–2014**		(in milioni di franchi)		
		2012	2013	2014
Completamento rete strade nazionali		678	627	547
Eliminazione problemi di capacità strade nazionali		76	95	67
Contributi infrastrutture di trasporto in città e agglomerati		417	399	291
Contributi strade principali in regioni di montagna e periferiche		44	45	46
Totale entrate/uscite		1.215	1.166	951

* I dati provengono dal Conto di Stato.

** In base al conto liquidità.

Le somme possono presentare minime differenze dovute all'arrotondamento dei singoli valori.

Salgono del 2,7% le patenti sospese

Nel 2014 in Svizzera sono state sospese complessivamente 77.759 patenti per violazioni del codice della strada, 2060 in più (2,7%) rispetto all'anno precedente. Le cause principali sono ancora il superamento dei limiti di velocità e la guida in stato di ebbrezza. Il numero delle sospensioni per eccesso di velocità è salito dello 0,9% a 29.971. Da questo punto di vista il record è ancora quello

del 2010 con 35.427 sanzioni. In calo il numero dei provvedimenti amministrativi contro i conducenti in stato di ebbrezza, mentre è cresciuto a 10.589 (+3,7%) il numero delle sospensioni della patente per l'utilizzo di cellulari, navigatori o impianti multimediali durante la guida. -----

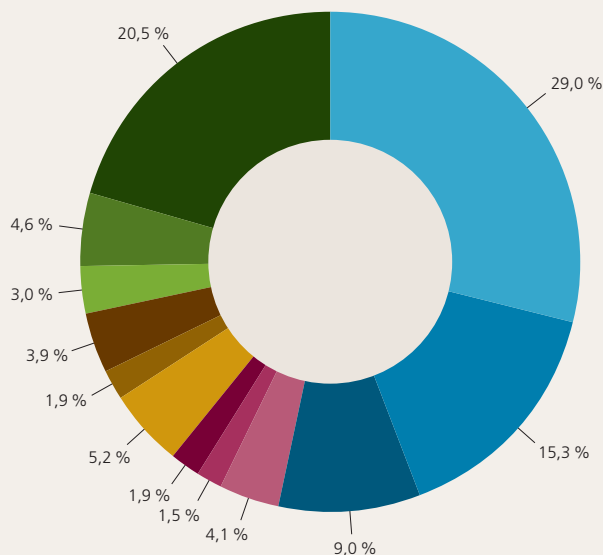
Misure amministrative	2013	2014	%*
Ammonimenti titolari di licenza per allievo conducente	302	305	1,0
Ammonimenti titolari di licenza di condurre	47.658	50.586	6,1
Revoca licenza per allievo conducente	3.083	3.261	5,8
Revoca licenza di condurre	75.699	77.759	2,7
di cui licenze in prova	7.278	6.923	-4,9
Annullamento licenza in prova	1.711	1.652	-3,4
Rifiuto rilascio licenza	3.550	3.649	2,8
Divieto licenza di condurre straniera	18.813	19.872	5,6
Corso educazione stradale	2.551	2.158	-15,4
Nuovo esame di conducente	2.818	2.763	-2,0
Esame da parte di uno psicologo della circolazione	4.505	4.515	0,2
Rilascio condizionale dopo la revoca	5.358	5.998	11,9

* Variazione percentuale

Motivi della revoca

(in percentuale)

- Eccesso di velocità
- Stato di ebbrezza (> = 0,80 ‰)
- Disattenzione
- Inosservanza diritto di precedenza
- Inosservanza segnali
- Sorpasso vietato
- Altri errori di guida
- Alcolismo
- Effetto di medicinali o stupefacenti
- Tossicodipendenza
- Malattia o infermità
- Altri motivi



Motivi della revoca	2014	%*
Eccesso di velocità	29.971	0,9
Stato di ebbrezza (> = 0,80 ‰)	15.781	-3,2
Disattenzione	9.341	0,3
Inosservanza diritto di precedenza	4.256	8,5
Inosservanza segnali	1.562	2,0
Sorpasso vietato	1.979	13,2
Altre infrazioni	5.359	4,3
Alcolismo	1.958	-7,0
Effetto di medicinali o stupefacenti	4.019	26,1
Tossicodipendenza	3.171	-3,2
Malattia o infermità	4.794	0,7
Altri motivi	21.202	1,9

Durata della revoca

Durata della revoca	2014	%*
1 mese	31.734	3,9
2 mesi	2.178	1,3
3 mesi	16.598	2,2
4-6 mesi	8.644	-4,9
7-12 mesi	2.793	-10,9
più di 12 mesi	1.246	-3,4
a tempo indeterminato	20.875	7,5
definitiva	59	43,9

Fasce di età interessate

Fasce di età interessate	2014	%*
meno di 20 anni	4.535	-5,0
20-24 anni	12.203	0,7
25-29 anni	11.079	1,5
30-34 anni	9.369	3,7
35-39 anni	8.113	6,9
40-49 anni	15.999	0,7
50-59 anni	11.533	4,3
60-69 anni	5.592	5,7
70 anni e oltre	5.704	8,4

Motivi revoca/rifiuto rilascio licenza

Motivi revoca/rifiuto rilascio licenza	2014	%*
Guida non accompagnata di allievo conducente	406	-10,4
Errori di guida	2.167	8,8
Stato di ebbrezza	806	-5,1
Guida senza licenza	2.891	4,1
Esame non superato	187	-7,4
Guida nonostante revoca licenza	185	-11,9
Furto d'uso	470	5,1
Malattia o infermità	121	-17,7
Altri motivi	2.351	5,0

Motivi di ammonimento

Motivi di ammonimento	2014	%*
Velocità	42.752	7,6
Stato di ebbrezza (> = 0,50-0,79 ‰)	6.287	2,8
Disattenzione	3.840	-1,5
Inosservanza precedenza	2.092	-2,6
Veicolo difettoso	1.929	7,2
Inosservanza segnali	796	-6,5
Sorpasso	242	17,5
Altri motivi	7.206	14,0

*Variazione percentuale rispetto al 2013

Recapiti USTRA e Unità territoriali

Sede centrale

Ufficio federale delle strade (USTRA)
Mühlestrasse 2, Ittigen
CH-3003 Berna
Tel. 058 462 94 11
Fax 058 463 23 03
info@astra.admin.ch

Indirizzo postale
Ufficio federale delle strade (USTRA)
3003 Berna

www.astra.admin.ch
www.autobahnschweiz.ch
www.verkehrsdaten.ch
www.unfalldaten.ch
www.truckinfo.ch

Nuovo indirizzo di sede per:

Divisione Circolazione
Ufficio federale delle strade (USTRA)
Weltpoststrasse 5
3015 Berna
Tel. 058 462 94 11
Fax 058 463 23 03
info@astra.admin.ch

Centrale nazionale di gestione del traffico VMZ-CH

Ufficio federale delle strade (USTRA)
Centrale nazionale di gestione del traffico
Rothenburgstrasse 15
6020 Emmenbrücke LU
Tel. 058 482 83 11
Fax 058 482 83 12
vmz-ch@astra.admin.ch

Filiali della divisione Infrastruttura (costruzione, sistemazione/potenziamento e manutenzione delle strade nazionali)

Regione Svizzera occidentale

Office fédéral des routes (OFROU)
Filiale d Estavayer-le-Lac
Place de la Gare 7
1470 Estavayer-le-Lac
Tel. 058 461 87 11
Fax 058 461 87 90
estavayer@astra.admin.ch

Regione Berna e Vallese

Ufficio federale delle strade (USTRA)
Filiale di Thun
Uttigenstrasse 54
3600 Thun
Tel. 058 468 24 00
Fax 058 468 25 90
thun@astra.admin.ch

Regione Svizzera centrale e nordoccidentale

Ufficio federale delle strade (USTRA)
Filiale di Zofingen
Brühlstrasse (accesso via area Ringier)
4800 Zofingen
Tel. 058 482 75 11
Fax 058 482 75 90
zofingen@astra.admin.ch

Regione Svizzera nordorientale

Ufficio federale delle strade (USTRA)
Filiale di Winterthur
Grüefeldstrasse 41
8404 Winterthur
Tel. 058 480 47 11
Fax 058 480 47 90
winterthur@astra.admin.ch

Regione Ticino e Grigioni

Ufficio federale delle strade (USTRA)
Filiale di Bellinzona
Via C. Pellandini 2
6500 Bellinzona
Tel. 058 469 68 11
Fax 058 469 68 90
bellinzona@astra.admin.ch

Unità territoriali Manutenzione delle strade

Unità territoriale I (Cant. BE)

Tiefbauamt des Kantons Bern
Autobahnwerkhof Spiez
Gesigen
3700 Spiez

Unità territoriale II (Cant. VD, FR, GE)

Place de la Riponne 10
1014 Lausanne

Unità territoriale III (Cant. VS, VD)

Departement für Verkehr,
Bau und Umwelt
Route des Iles/Les Ronquoz
1950 Sitten

Unità territoriale IV (Cant. TI)

Divisione delle Costruzioni
Area dell'esercizio della manutenzione
Via C. Ghiringhelli 19
6501 Bellinzona

Unità territoriale V (Cant. GR)

Tiefbauamt Graubünden
Grabenstrasse 30
7001 Chur

Unità territoriale VI (Kt. SG, TG, GL, AI, AR)

Nationalstrassenunterhalt
Kanton St. Gallen
Martinsbruggstrasse 75b
9016 St. Gallen

Unità territoriale VII (Kt. ZH, SH)

Baudirektion Kanton Zürich
Walcheplatz 2
8090 Zürich

Unità territoriale VIII (Cant. BS, BL, SO, AG)

NSNW AG
Nationalstrassen Nordwestschweiz
Netzenstrasse 1
4450 Sissach

Unità territoriale IX (Cant. NE, JU, BE)

Rue J.-L.-Pourtalès 13
Case postale 2856
2001 Neuchâtel

Unità territoriale X (Cant. LU, ZG, OW, NW)

zentras
Westliche Zentralschweizer
Nationalstrassen
Flurweg 11
6020 Emmenbrücke

Unità territoriale XI (Cant. UR, SZ, TI)

Amt für Betrieb Nationalstrassen
Werkhof
6454 Flüelen

Polizie cantonali

AG Polizeikommando

Tellstrasse 85, 5004 Aarau
Tel. 062 835 81 81, Fax 062 835 82 96

AI Kantonspolizei Appenzell Innerrhoden

Unteres Ziel 20, 9050 Appenzell
Tel. 071 788 95 00, Fax 071 788 95 08
info@kapo.ai.ch

AR Kantonspolizei Appenzell-Ausserrhoden

Schützenstrasse 1
9100 Herisau
Tel. 071 343 66 66, Fax 071 343 66 99
info.kapo@ar.ch

BE Polizeikommando des Kantons Bern

Waisenhausplatz 32
Postfach 7571, 3001 Bern
Tel. 031 634 41 11
polizei.kommando@police.be.ch

BL Polizei Basel-Landschaft

Rheinstrasse 25, 4410 Liestal
Tel. 061 926 30 60, Fax 061 921 45 81
pol.medien@bl.ch

BS Kantonspolizei Basel-Stadt

Zentrale
4051 Basel
Tel. 061 267 71 11
infopolizei@jsd.bs.ch

FR Police cantonale fribourgeoise

Place Notre-Dame 2, 1700 Fribourg
Tel. 026 305 17 17

GE Police Cantonale de Genève

Case postale 236, 1211 Genève GE 8
Tel. 022 427 81 11
presse@police.ge.ch

GL Polizeikommando des Kantons Glarus

Spielhof 12, Postfach 635, 8750 Glarus
Tel. 055 645 66 66, Fax 055 645 66 77
kantonspolizei@gl.ch

GR Kantonspolizei Graubünden

Ringstrasse 2, 7000 Chur
Tel. 081 257 71 11
polizia-grischuna@kapo.ch

JU Police cantonale jurassienne

Prés-Roses 1, 2800 Delémont
Tel. 032 420 65 65, Fax 032 420 65 05
infopolice@jura.ch

LU Kantonspolizei Luzern

Kommando
Kasimir-Pfyffer-Strasse 26
Postfach, 6002 Luzern
Tel. 041 248 81 17, Fax 041 240 39 01
info.kapo@lu.ch

NE Police cantonale neuchâteloise

Rue des Poudrières 14, 2006 Neuchâtel
Tel. 032 888 90 00, Fax 032 722 02 96
police.neuchatelaise@ne.ch

NW Kantonspolizei Nidwalden

Kreuzstrasse 1, 6370 Stans
Tel. 041 618 44 66, Fax 041 618 45 89
kantonspolizei@nw.ch

OW Kantonspolizei Obwalden

Foribach, 6061 Sarnen
Tel. 041 666 65 00, Fax 041 666 65 15
kapo@ow.ch

SG Kantonspolizei St. Gallen

Klosterhof 12, 9001 St. Gallen
Tel. 071 229 49 49, Fax 071 223 26 60
infokapo@kapo.sg.ch

SH Schaffhauser Polizei

Beckenstube 1, 8201 Schaffhausen
Tel. 052 624 24 24, Fax 052 624 50 70
info@shpol.ch

SO Polizei Kanton Solothurn

Schanzmühle
Werkhofstrasse 33, 4503 Solothurn
Tel. 032 627 71 11, Fax 032 627 72 12
info.polizei@kapo.so.ch

SZ Kantonspolizei Schwyz

Bahnhofstrasse 7, 6431 Schwyz
Tel. 041 819 29 29, Fax 041 811 62 63

TG Kantonspolizei Thurgau

Zürcherstrasse 325, 8501 Frauenfeld
Tel. 052 728 28 28, Fax 052 728 28 29
info@kapo.tg.ch

TI Polizia cantonale

Viale S. Franscini 3, 6500 Bellinzona
Tel. 0848 25 55 55
polizia@polca.ti.ch

UR Kantonspolizei Uri

Tellsgasse 5, 6460 Altdorf
Tel. 041 875 22 11, Fax 041 871 14 30
kantonspolizei@ur.ch

VD Police cantonale vaudoise

Route de la Blécherette 101, 1014 Lausanne
Tel. 021 644 44 44, Fax 021 644 81 56
info.police@vd.ch

VS Police cantonale

Avenue de France 69, 1950 Sion
Tel. 027 326 56 56, Fax 027 606 56 67
info@police.vs.ch

ZG Zuger Polizei

An der Aa 4, 6300 Zug
Tel. 041 728 41 41, Fax 041 728 41 79
info@polizei.zg.ch

ZH Kantonspolizei Zürich

Kasernenstrasse 29
Postfach, 8021 Zürich
Tel. 044 247 22 11
info@kapo.zh.ch

Servizi della circolazione

AG Strassenverkehrsamt Kt. Aargau
Postfach, 5001 Aarau
Tel. 062 886 23 23, Fax 062 886 22 00
strassenverkehrsamt@ag.ch
www.ag.ch/strassenverkehrsamt

AI Strassenverkehrsamt Kt. Appenzell I.-Rh.
Gringel, 9050 Appenzell
Tel. 071 788 95 34, Fax 071 788 95 39
info@stva.ai.ch, www.stva.ai.ch

AR Strassenverkehrsamt Kt. Appenzell A.-Rh.
Landsgemeindeplatz 9043 Trogen
Tel. 071 343 63 11, Fax 071 343 63 29
strassenverkehrsamt@ar.ch, www.stva.ar.ch

BE Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt Kt. Bern
Schermenweg 5, 3001 Bern
Tel. 031 634 21 11, Fax 031 634 26 81
info.svsa@pom.be.ch, www.pom.be.ch/svsa

BL Motorfahrzeugkontrolle Kt. Basel-Landschaft
Ergolzstrasse 1, 4414 Füllinsdorf
Tel. 061 552 00 00, Fax 061 552 00 10
www.mfk.bl.ch

BS Motorfahrzeugkontrolle Kanton Basel-Stadt
Clarastrasse 38, 4005 Basel
Tel. 061 267 82 00, Fax 061 267 82 17
info.mfkbs@jstb.bs.ch, www.mfk.bs.ch

FR Office de la circulation et de la navigation du
canton de Fribourg
Route de Tavel 10, 1700 Fribourg
Tel. 026 484 55 55, Fax 026 484 55 56
info@ocn.ch, www.ocn.ch

GE Service des automobiles du canton de Genève
Route de Veyrier 86, 1227 Carouge
Tel. 022 388 30 30, Fax 022 388 30 11
secretariat.san@etat.ge.ch, www.geneve.ch/san

GL Strassenverkehrsamt Kanton Glarus
Mühlestrasse 17, 8762 Schwanden
Tel. 055 647 36 00, Fax 055 647 36 99
stva@gl.ch, www.gl.ch

GR Strassenverkehrsamt Kt. Graubünden
Postfach, 7001 Chur
Tel. 081 257 80 00, Fax 081 252 90 08
info@stva.gr.ch, www.stva.gr.ch

JU Office des véhicules du canton du Jura
Route de la Communance 45, 2800 Delémont
Tel. 032 420 71 20, Fax 032 420 71 25
ovj@jura.ch, www.jura.ch/ovj

LU Strassenverkehrsamt Kt. Luzern
Postfach 4165, 6000 Luzern 14
Tel. 041 318 11 11, Fax 041 318 18 30
direktion.stva@lu.ch
www.strassenverkehrsamt.lu.ch

NE Service des automobiles et de la navigation du
canton de Neuchâtel
Faubourg de l'Hôpital 65, 2000 Neuchâtel
Tel. 032 889 63 20, Fax 032 889 60 77
scan@ne.ch, www.ne.ch/scan

NW Verkehrssicherheitszentrum Ob- und Nidwal-
den
Kreuzstrasse 2, 6371 Stans
Tel. 041 618 41 41, Fax 041 618 41 87
info@vsz.ch, www.vsz.ch

OW Verkehrssicherheitszentrum Ob- und Nidwalden
Polizeitgebäude/Foribach,
Postfach 1561, 6061 Sarnen
Tel. 041 666 66 00, Fax 041 666 66 20
info@vsz.ch, www.vsz.ch

SG Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt
Kt. St. Gallen
Frongartenstrasse 5, 9001 St. Gallen
Tel. 058 229 22 22, Fax 071 229 39 98
info@stva.sg.ch, www.stva.sg.ch

SH Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt
Kt. Schaffhausen
Rosengasse 8, 8200 Schaffhausen
Tel. 052 632 71 11, Fax 052 632 78 11
strassenverkehrsamt@ktsh.ch
www.strassenverkehrsamt.sh.ch

SO Motorfahrzeugkontrolle Kanton Solothurn
Gurzelenstrasse 3, 4512 Bellach
Tel. 032 627 66 66, Fax 032 627 66 99
mfk@mfk.so.ch, www.mfk-so.ch

SZ Strassenverkehrsamt Kanton Schwyz
Schlagstrasse 82, 6430 Schwyz
Tel. 041 819 11 24, Fax 041 819 21 78
va.mpd@sz.ch, www.sz.ch/verkehrsamt

TG Strassenverkehrsamt des Kantons Thurgau
Moosweg 7a, 8501 Frauenfeld
Tel. 052 724 32 11, Fax 052 724 32 58
info@stva.tg.ch, www.strassenverkehrsamt.tg.ch

TI Sezione della circolazione Ticino
Ala Munda, 6528 Camorino
Tel. 091 814 91 11, Fax 091 814 91 09
di-sc@ti.ch, www.ti.ch/circolazione

UR Amt für Strassen- und Schiffsverkehr Uri
Gotthardstrasse 77a, 6460 Altdorf
Tel. 041 875 22 44, Fax 041 875 28 05
www.ur.ch/assv

VD Service des automobiles et
de la navigation du canton de Vaud
Avenue du Grey 110, 1014 Lausanne
Tel. 021 316 82 10, Fax 021 316 82 11
info.auto@vd.ch, www.san.vd.ch

VS Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt
Kanton Wallis
Avenue de France 71, 1950 Sitten
Tel. 027 606 71 00, Fax 027 606 71 04
www.vs.ch/autos

ZG Strassenverkehrsamt Kanton Zug
Hinterbergstrasse 41, 6312 Steinhausen
Tel. 041 728 47 11, Fax 041 728 47 27
info.stva@sd.zg.ch, www.zug.ch/behoerden

ZH Strassenverkehrsamt Kanton Zürich
Uetlibergstrasse 301, 8036 Zürich
Tel. 058 811 30 00, Fax 058 811 30 01
info@stva.zh.ch, www.stva.zh.ch

Colophon

Editore

Ufficio federale delle strade USTRA

Ricerche e testi

Ufficio federale delle strade USTRA

Crediti fotografici

Ufficio federale delle strade USTRA

Ordinazioni

Ufficio federale delle strade USTRA

Ufficio federale delle strade USTRA

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni DATEC

3003 Berna

Tel. 058 462 44 11

Fax 058 463 23 03

info@astra.admin.ch

www.astra.admin.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Ufficio federale delle strade USTRA