



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Ufficio federale delle strade USTRA

INDIRIZZO STRATEGICO

Vision, mission, linee guida
e obiettivi

Dicembre 2016

La nostra strategia in sintesi

La strategia costituisce una linea di orientamento politico che consente all'Ufficio di raggiungere gli obiettivi di lungo periodo e ai collaboratori di impostare l'attività quotidiana secondo un approccio globale e sintonizzato con le sfide future. Si pone in continuità con le direttive di carattere politico e le strategie superiori (strategia DA-TEC, linee guida sulla mobilità, norme vincolanti del Consiglio federale sulla politica del personale, direttrici e obiettivi di Gestione delle risorse e management ambientale dell'Amministrazione federale ecc.).

Per strategia si intende un *modus operandi* fondamentale per realizzare gli obiettivi a lungo termine: quindi, prima di definire l'azione strategica occorre formulare i principi generali cui ispirarsi, descritti qui di seguito.

Vision: uno sguardo al futuro (2040)

La vision dell'USTRA è la proiezione dello scenario 2040 verso cui orizzontarsi nelle scelte strategiche. Ha tuttavia mera finalità di indirizzo programmatico, senza pretesa di esaustività e di precisione assoluta.

Mission: la nostra vocazione

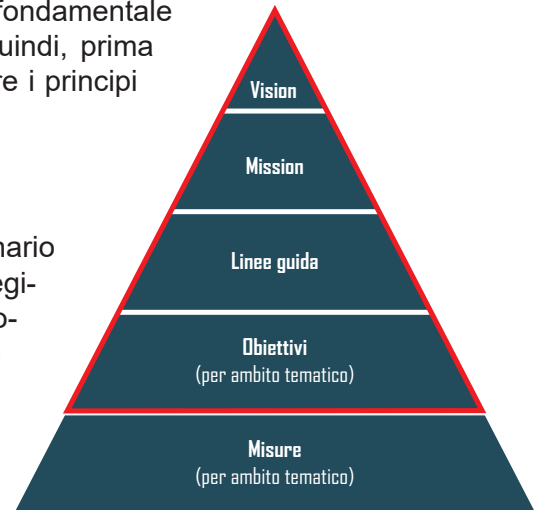
La mission è la dichiarazione interna ed esterna con cui l'Ufficio interpreta il proprio mandato e la propria identità istituzionale, l'orientamento alla clientela e il suo concetto di collaborazione interna, esplicitando a personale e clienti l'essenza del proprio ruolo.

Linee guida: valori e standard

Le linee guida strategiche dell'USTRA indicano le finalità di base per il traffico individuale, il sistema dei trasporti svizzero in generale e le strade nazionali in particolare.

Obiettivi: i traguardi da qui al 2030

Gli obiettivi per le singole tematiche riflettono lo scenario auspicato entro il 2030; si basano sulla vision 2040 e guideranno l'operato nella direzione scelta. Ovviamente non intendono limitarsi allo status quo, bensì prospettare una sfida per l'Ufficio e i collaboratori.



Due prospettive

La strategia spiegata da due angolature:

la prima, relativa alle **strade** e al **traffico individuale**, include tutti gli aspetti legati all'operatività tecnica dell'Ufficio; la seconda, riguarda il suo **orientamento e posizionamento all'interno e verso l'esterno**.



Vision 2040 (1)

“Nuovo” sistema di trasporti

Proiettiamoci nel 2040: le evoluzioni sociali e tecnologiche hanno ormai fortemente modificato il sistema dei trasporti.

Ampia diffusione di car-sharing e car-pooling

La componente emotiva legata al possesso di una vettura e l’attaccamento alla propria sono diminuiti a favore di una maggiore disponibilità a dividerla con altri. La propensione allo sharing dipende tuttavia da diversi fattori e varia secondo il tipo di utilizzo e la classe sociale. In sintesi, la stragrande maggioranza delle persone continua a sentire la necessità di avere una vettura tutta per sé in determinate circostanze o per taluni spostamenti.

Delega parziale della scelta del mezzo

Nel trasporto privato questa differenziazione si ripropone anche per la scelta del mezzo: nonostante parte dell’utenza preferisca delegarla interamente a terzi, c’è chi predilige ancora un veicolo specifico per determinati percorsi.

Elevata produttività e tempi di percorrenza affidabili per il trasporto pesante e commerciale

Il fenomeno è analogo nei trasporti pesanti e commerciali, che avvengono principalmente su strada e possono fruire di tecnologie/impianti (sia viari sia di bordo) in grado di garantire tempi di consegna affidabili e un elevato livello di produttività.

Negli agglomerati la mobilità lenta occupa un posto di primo piano

Presenza diffusa di veicoli completamente automatizzati

I veicoli a guida interamente autonoma sono ormai largamente diffusi, sia nel segmento persone che merci, ma sulle strade continuano a circolare anche quelli tradizionali. La loro presenza è chiaramente regolamentata: alcuni tratti in talune fasce orarie sono riservati ai modelli automatizzati, altri sono aperti a entrambi. Su altri tratti ancora, invece, i veicoli convenzionali a guida manuale sono ammessi solo in determinate ore. L’obiettivo è soddisfare nel modo più efficiente e sostenibile possibile le crescenti esigenze di mobilità. A tale scopo il settore pubblico gestisce le proprie infrastrutture secondo il principio di domanda e offerta, con il fine ultimo di addebitare progressivamente e integralmente all’utenza le spese che genera.

Efficienza e interattività sistemica

Sotto il profilo funzionale, la rete delle strade nazionali è elemento essenziale di un sistema di trasporti sempre più integrato, che sfrutta le sinergie intermodali e in cui sono labili i confini fra i concetti di individualità e collettività. A prevalere è l’efficienza del sistema nel suo insieme, criterio primario di ogni decisione di potenziamento e investimento oltre che di utilizzo delle soluzioni esistenti.

Vision 2040 (2)

Rispetto al 2016 il trasporto motorizzato è più sicuro ed ecologico. Gli effetti collaterali di un tempo sono superati, con un calo significativo in termini di incidenti, emissioni nocive e acustiche, superfici necessarie e consumo energetico per chilometro percorso: la concezione negativa associata ai veicoli a motore appartiene ormai al passato, per cui sotto il profilo ambientale e della sicurezza non vi è più alcun motivo di rinunciare a una modalità di guida interamente autonoma.

Trasporti motorizzati più sicuri ed ecocompatibili

Il finanziamento infrastrutturale è sempre più impostato in funzione del consumo («pay per use»), attraverso i meccanismi decisi con votazione popolare nel 2017, via via perfezionati e aggiornati.

Finanziamento misto

Manutenzione e perfezionamento dell'infrastruttura delle strade nazionali continuano a rientrare nel core business dell'Ufficio, che nel frattempo ha ridisegnato la propria attività aggiornandola al nuovo contesto e puntando con adeguate misure di sostegno sulle nuove tecnologie in grado di imprimere un forte dinamismo nel campo dell'informazione, della comunicazione e dei veicoli: a tale proposito l'USTRA collabora strettamente con tutti i soggetti coinvolti (industria, università, operatori della mobilità ecc.), con il duplice obiettivo di creare i presupposti necessari all'impiego delle novità tecnologiche e di dotare l'infrastruttura stradale di sistemi in grado di consentire l'interoperabilità dei mezzi di trasporto. Questo significa che l'USTRA deve predisporre, gestire o utilizzare infrastrutture digitali nella misura richiesta nonché produrre e fornire dati su strutture e viabilità. Ma non solo: è chiamato anche a favorire lo sviluppo tecnologico, a definire il quadro normativo e ad agire come ente regolatore garantendo lo scambio tra gli Uffici federali attraverso interfacce divenute fluide, il tutto senza tuttavia svolgere un ruolo di "coordinatore centrale" del sistema dei trasporti e sviluppare quindi strumenti specifici (ad es. app che consigliano il tragitto più comodo per l'utente).

Promozione di nuove tecnologie e gestione di infrastrutture digitali

L'USTRA ha un assetto flessibile, studiato continuamente e adattato quando opportuno. Il personale, altamente qualificato, viene impiegato secondo le esigenze, essenzialmente per rispondere a necessità attuali e future e garantire un servizio efficiente, fruibile e di qualità. L'Ufficio è disponibile a cambiamenti significativi, eventualmente già realizzati nel frattempo, come la cessione di singoli compiti ad altre o nuove unità organizzative oppure l'assunzione di ulteriori responsabilità.

Struttura flessibile

Mission

- 1 Posizionarsi come primo centro di competenza per il trasporto stradale in Svizzera e porsi al servizio dell'economia del Paese.
- 2 Garantire come proprietario per conto della Confederazione un sistema di strade nazionali efficiente, fruibile, sicuro ed ecocompatibile.
- 3 Definire in modo proattivo il quadro normativo per l'utilizzo del sistema viario.
- 4 Assumere un ruolo attivo nel progettare e attuare la politica della Confederazione in materia di trasporti e contribuire a raggiungere gli obiettivi superiori previsti dalla strategia DATEC e dalle linee programmatiche in ambito energetico, climatico, territoriale e di trasferimento delle merci su rotaia.
- 5 Favorire una maggiore intermodalità e sfruttare le potenzialità del progresso tecnologico per un utilizzo efficiente del sistema dei trasporti.
- 6 Creare i presupposti per un finanziamento delle strade nazionali sufficiente e sempre più commisurato al consumo e utilizzare le risorse disponibili con parsimonia e criteri di economicità.
- 7 Produrre, utilizzare e fornire dati nonché mettere a disposizione informazioni di massima qualità sui servizi erogati.
- 8 Operare in modo affidabile, trasparente, efficiente e in linea con le esigenze dell'utenza.

Linee guida

- 1 Il sistema delle strade nazionali è efficiente, fruibile ed ecocompatibile, finanziato a consumo secondo un approccio di lungo termine.
- 2 La rete viaria è accessibile e sicura per tutti (utenti e veicoli).
- 3 I sistemi di trasporto sono ampiamente integrati e sfruttano coerentemente il potenziale di nuove tecnologie e modelli di gestione nel settore della mobilità.
- 4 Le strade nazionali sono un asse portante dell'intero sistema integrato dei trasporti.
- 5 Le soluzioni di mobilità viaria sono in perfetta sintonia con le esigenze degli utenti.
- 6 Il sistema delle strade nazionali e le soluzioni di mobilità su strada favoriscono lo sviluppo economico e territoriale della Svizzera e riescono in gran parte ad autofinanziarsi.
- 7 La dotazione digitale dell'infrastruttura è sufficiente.
- 8 L'USTRA è un datore di lavoro apprezzato, che può contare su personale motivato, flessibile e competente.

Obiettivi: prospettiva strade e traffico privato (1)

Utenza

- Sull'intera rete stradale non si registrano più di 100 morti e 2500 feriti gravi all'anno.
- Gli incidenti legati alla mobilità lenta non causano più di 25 morti e 500 feriti gravi all'anno.
- La protezione dei dati risponde alle aspettative sociali.
- Il sistema di ammissione dei conducenti beneficia di soluzioni tecniche aggiornate.
- L'utenza reputa la rete stradale sicura e fruibile.
- L'accesso al traffico motorizzato privato (TMP) è universale.

Veicoli

- Sulle strade nazionali circolano modelli interconnessi e completamente automatizzati.
- Il traffico transfrontaliero è possibile in modalità interamente automatizzata.
- Le vetture a guida manuale hanno accesso a tutte le strade.
- La sicurezza operativa dei mezzi è garantita.
- I veicoli sono ecocompatibili e a basso consumo energetico.
- La percezione nell'opinione pubblica è positiva.
- La quota di emissioni da combustibili fossili nel traffico stradale si è nettamente ridotta.



Obiettivi: prospettiva strade e traffico privato (2)

Infrastruttura

- Rispetto al 2015, è diminuito di un quarto il numero di ore di coda annue sulle strade nazionali.
- Lo stato dell'infrastruttura risponde agli standard USTRA su almeno il 95% della rete stradale nazionale.
- La rete definita nel decreto federale del 21 giugno 1960 è completata.
- Il 60% dei progetti di potenziamento dell'Orizzonte realizzativo 2030 (PROSTRA) si trova almeno nella fase esecutiva; quelli del 2040 invece almeno in corso di progettazione.
- La dotazione di infrastrutture intelligenti raggiunge i livelli necessari.
- Gli standard costruttivi, manutentivi e operativi delle strade nazionali garantiscono un'elevata efficienza dei costi.

Finanziamento

- Il grado di copertura dei costi del TMP supera il 95%; il principio del finanziamento a consumo è applicato con maggiore sistematicità.
- I modelli di finanziamento indipendenti dal tipo di propulsione e adatti alle diversità tecnologiche sono elaborati.
- La fase sperimentale del mobility pricing è conclusa.
- I progetti riguardanti potenziamento, manutenzione ed esercizio delle strade nazionali sono finanziati entro i tempi previsti; eventuali ritardi nella realizzazione non sono imputabili alla mancanza di fondi.
- La TTPCP è definita in base al contesto attuale.

Comportamento di mobilità

- La qualità dell'offerta di car sharing è molto elevata in confronto alla media europea.
- L'occupazione media dei veicoli è di oltre due persone.
- I picchi quotidiani di traffico nell'Altopiano e negli agglomerati sono diminuiti.
- Nei centri densamente popolati la percentuale di mobilità lenta sui percorsi brevi è ulteriormente aumentata rispetto al 2015.

Obiettivi: prospettiva strade e traffico privato (3)

Innovazione

- Le potenzialità dei sistemi di mobilità intelligente sono sfruttate sistematicamente.
- Il quadro normativo consente l'introduzione di tecnologie moderne e appropriate.
- L'infrastruttura digitale necessaria allo studio di soluzioni di mobilità funzionali è disponibile.
- Sono realizzabili nuovi modelli di gestione nel campo della mobilità che creano valore aggiunto in Svizzera, aumentando l'efficienza dell'intero sistema dei trasporti.
- Nella progettazione, costruzione e manutenzione delle strade nazionali sono utilizzate sistematicamente le più recenti tecnologie.
- Il metodo BIM si è affermato come strumento standard per la costruzione e la manutenzione presso l'USTRA; l'asset management è basato sul gemello digitale dell'infrastruttura stradale.
- Ogni anno vengono realizzati almeno due progetti innovativi per ogni gruppo di attività USTRA.

Obiettivi: prospettiva Ufficio (1)

Cultura aziendale

- La collaborazione tra i dipendenti dell'USTRA e con gli altri uffici federali, i Cantoni e le associazioni è improntata alla ricerca di soluzioni e a valori di reciprocità.
- Fiducia e mutuo rispetto sono valori imprescindibili.
- Le richieste dei clienti (politica e utenza stradale) sono in primo piano.
- L'USTRA si presenta coeso nei confronti del pubblico.
- Il livello di identificazione del personale con l'USTRA è elevato.

Comunicazione

- L'USTRA gode di una buona reputazione.
- I nostri interlocutori riconoscono l'importanza delle strade nazionali, del traffico motorizzato privato e del trasporto merci su gomma per l'intero sistema.
- Il personale comunica in modo adeguato, preciso e trasparente.
- Il personale è a conoscenza dei principali progetti e obiettivi dell'Ufficio.
- I temi di interesse pubblico sono gestiti attivamente.

Obiettivi: prospettiva Ufficio (2)

Gestione del personale

- L'USTRA è un datore di lavoro competitivo.
- La soddisfazione del personale è elevata.
- Le competenze necessarie per affrontare le attività future sono garantite.
- I superiori danno l'esempio e interpretano il ruolo dirigenziale in modo attivo.
- Gli strumenti di lavoro sono moderni.
- I collaboratori sono affidabili e contribuiscono attivamente al successo dell'Ufficio.
- L'impiego del personale è flessibile.

Gestione rischi, processi e qualità

- L'USTRA dispone di un valido sistema di gestione rischi.
- Le opportunità sono sfruttate con coerenza.
- Gli iter sono studiati per svolgere il lavoro con efficienza ed efficacia.
- L'accento è posto su necessità e fattibilità.
- I servizi erogati sono di qualità elevata.

Struttura organizzativa

- Risponde alle esigenze attuali.
- Facilita l'erogazione di servizi efficienti.
- Si adatta continuamente senza pesare sulla produttività.

Prossime fasi

Definizione di ambiti d'intervento

La prima fase consiste nello studio delle aree di intervento partendo dal programma di obiettivi. Gli elementi individuati vengono riepilogati come segue:

- temi che richiedono la definizione di strategie specifiche
- attività in corso riguardanti aspetti strategici
- strategie specifiche già elaborate
- strategie esistenti da valutare ed eventualmente aggiornare

Definizione di misure strategiche / strategie specifiche

In funzione delle necessità, i settori interessati effettuano analisi e studi approfonditi in vista di una strategia specifica che definisca parametri e misure idonei al raggiungimento degli obiettivi.

Attuazione di misure strategiche

Una volta definite le misure si passa alla fase attuativa. Le tempistiche risultano dalla road map, che tra l'altro indica e illustra graficamente gli obiettivi intermedi.

