

USTRA 2014  
**Strade e traffico**

Cifre e fatti



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Ufficio federale delle strade USTRA

## Indice

Editoriale	3
<b>Traffico lento</b>	
Con il traffico lento più mobilità e sostenibilità	4
Convivenza pacifica fra auto e bicicletta	6
<b>Manutenzione ordinaria</b>	
Il servizio di manutenzione ordinaria	8
335 milioni di franchi per la manutenzione ordinaria nel 2013	9
Sicurezza e conservazione al primo posto	10
<b>Sicurezza in galleria</b> Il termoportale del Gottardo ferma i TIR a rischio	12
<b>Pianificazione della rete</b>	
Secondo messaggio programmatico per l'eliminazione dei problemi di capacità	14
Le fasi di pianificazione di una strada nazionale e i soggetti coinvolti	16
<b>Lavori in corso</b>	
L'aumento del traffico mette a dura prova il corpo stradale	18
Stratificazione e ciclo di posa di un'autostrada	19
Turnazione nei cantieri autostradali	20
Turnazione in due grandi cantieri	22
<b>Cantieri 2014</b> Cantieri principali 2014 sulle strade nazionali	24
<b>Dati incidenti</b>	
Tratti a rischio incidente sulla rete stradale	26
Sicurezza stradale: la storia di un successo	27
<b>Scuola guida</b> Obiettivo: prendere coscienza dei rischi	28
<b>Rete strade nazionali</b>	
Apertura tratto autostradale nel Giura	30
La rete delle strade nazionali svizzere	31
<b>Traffico merci transalpino</b> 2013: calo del 5,4% il traffico pesante sulle Alpi	32
<b>Chilometri percorsi</b>	
Per la prima volta oltre i 26 miliardi di veicoli-km	33
L'intensità del traffico sulle strade nazionali 2013	34
<b>Dati incidenti</b> Morti sotto quota 300: non succedeva dagli anni '40	36
<b>Statistica veicoli</b>	
5,69 milioni di veicoli in Svizzera: 88.000 in più rispetto al 2012	38
Immatricolate 310.000 nuove automobili	39
<b>Finanziamento</b> Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS)	40
<b>Misure amministrative</b> 75.699 patenti sospese: calo dello 0,7%	42
<b>Organigramma USTRA</b> Organigramma dell'Ufficio federale delle strade	43
<b>Indirizzi</b>	
Recapiti USTRA e Unità territoriali	44
Polizie cantonali	45
Servizi della circolazione	46
Colophon	47

**Immagine di copertina:**  
autostrada presso Bissone,  
Cantone Ticino – Costose barriere  
antirumore riducono notevol-  
mente l'inquinamento acustico per  
la popolazione residente.  
(Foto: Jacques Perler)

# Editoriale



Gentili lettori,

l'edizione 2014 di «Strade e traffico – Cifre e fatti» ha un chiaro filo conduttore: esistono aspetti della nostra vita quotidiana che in realtà non conosciamo. Trovare strade in ordine e sicure per noi è un fatto scontato: ma sappiamo come questa funzionalità viene mantenuta ogni giorno? Ne parliamo qui.

Uno spazio importante è dedicato a chi opera sempre in prima linea, spesso in situazioni pericolose, per garantire manutenzione e pulizia delle strade nazionali. ▶ [pagina 8](#)

La rete delle strade nazionali svizzere ha circa 400 svincoli, cioè ingressi e uscite che impongono ai tecnici USTRA di confrontarsi seriamente anche con la progettazione di percorsi e piste ciclabili. ▶ [pagina 4](#)

Negli ultimi dieci anni sono stati compiuti grandi sforzi per aumentare la sicurezza nelle gallerie autostradali. Uno dei risultati è il cosiddetto «termoportale» alla rampa sud del San Gottardo, che è in grado di rilevare componenti surriscaldati sui mezzi pesanti in transito. ▶ [pagina 12](#)

Il tratto autostradale fra le diramazioni di Härkingen e Wiggertal è uno dei più importanti del Paese: qui A1 e A2, gli assi nord-sud ed est-ovest della rete delle strade nazionali, condividono il medesimo tracciato. E qui per tre anni si è lavorato alacremente, di giorno ma anche di notte. Una minuziosa preparazione, un coordinamento ottimale e la collaborazione dei residenti sono condizioni fondamentali per portare a termine grandi opere come queste. ▶ [pagina 20](#)

La statistica degli incidenti sulla rete stradale consente all'USTRA di disegnare una mappa dei tratti a rischio sull'intero territorio: gli enti proprietari – Confederazione, Cantoni e Comuni – hanno così la possibilità di intervenire nel luogo e nel modo giusto per rendere le strade più sicure. ▶ [pagina 26](#)

Anche nel 2013 il numero di vittime della strada in Svizzera è nettamente diminuito: oltre a essere una buona notizia è un dato che conferma la positività della nostra politica di sicurezza stradale. ▶ [pagina 36](#)

Auguro a tutti una piacevole lettura!

**Dott. Rudolf Dieterle**, Direttore Ufficio federale delle strade USTRA

# Con il traffico lento più mobilità e sostenibilità

**Obiettivo della politica dei trasporti svizzera:  
risolvere le esigenze di mobilità in modo sostenibile.**

**Un contributo importante viene  
dall'aumento della quota di traffico stradale non motorizzato.**

Un solido e sicuro servizio pubblico, in grado di fornire beni e servizi fondamentali, rappresenta uno dei «marchi di fabbrica» dell'Azienda Svizzera, una conditio sine qua non della nostra elevata qualità di vita e della prosperità della nostra economia. Confederazione, Cantoni e Comuni garantiscono che tutte le regioni e tutti gli abitanti del paese possano accedere a una rete di trasporto efficiente e quindi al bene della mobilità.

Il traffico lento (TL) è una componente importante del servizio pubblico, tanto nella mobilità quotidiana quanto nel tempo libero. «Primatista» della distribuzione capillare, il TL dispone della più lunga rete di trasporti della Svizzera, che conta infatti migliaia di chilometri di marciapiedi, strade pedonali, piste e percorsi ciclabili utilizzati ogni giorno. La rete per il tempo libero è costituita, fra l'altro, da 60.000 chilometri di percorsi per escursioni e oltre 8000 chilometri di itinerari ciclistici segnalati.

## **Il traffico di massa nascosto**

L'importanza centrale del traffico stradale non motorizzato per il sistema dei trasporti svizzero non è evidente solo a livello di infrastrutture ma anche in termini di volume (v. split modale a pag. 5): ogni giorno percorriamo infatti quasi il 50 % di tutti i nostri itinerari a piedi o in bicicletta. Il TL è anche il tipo di trasporto che ogni giorno utilizziamo più a lungo (42,2 %). Solo in termini di distanze percorse i mezzi di trasporto lenti a livello locale non sono al primo posto: è naturale che essi si collochino alle spalle del traffico motorizzato privato (TMP) e del trasporto pubblico (TP), i cui punti di forza sono appunto le percorrenze di media e lunga distanza.

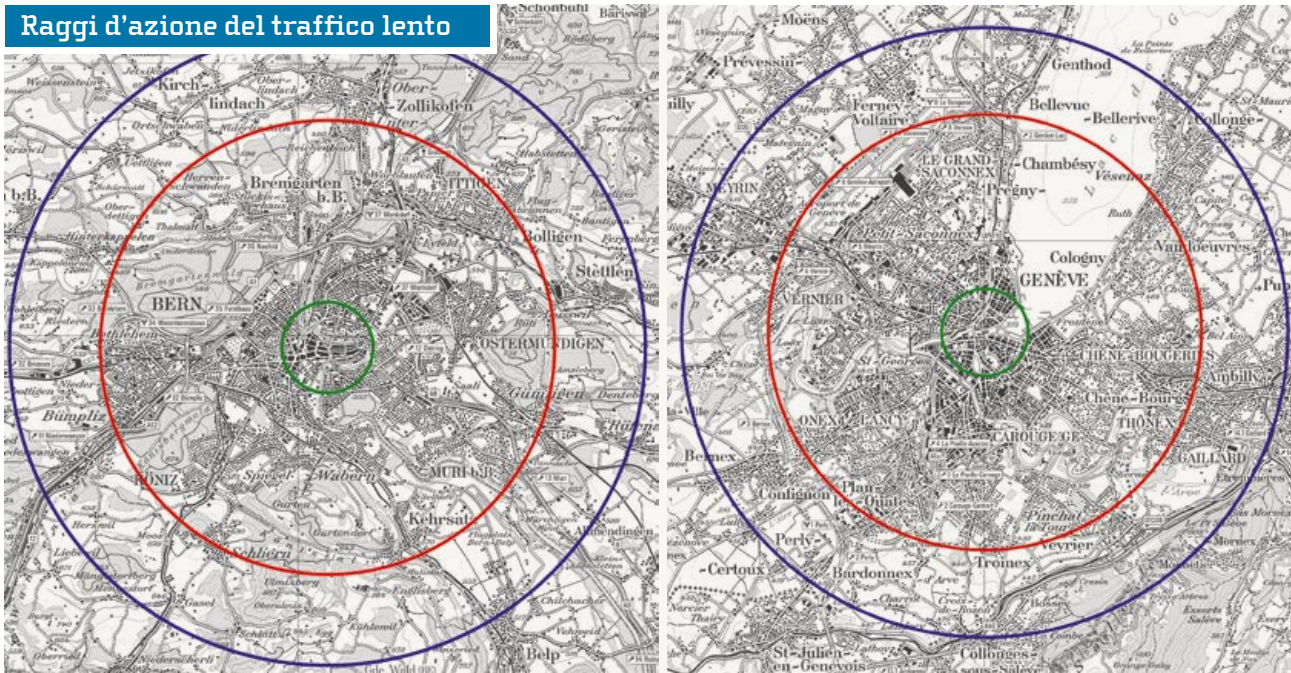
## **Il mezzo di trasporto più sostenibile**

Il TL non è di importanza fondamentale solo per il funzionamento del sistema dei trasporti; un incremento della sua quota rispetto al trasporto generale comporta ulteriori vantaggi. Il TL soddisfa in modo pressoché ideale tutte le esigenze della mobilità futura: zero emissioni, rispettoso delle aree abitate, non consuma risorse ed energia, conveniente, sano e disponibile per tutti 24 ore su 24.

## **Potenziali non ancora esauriti**

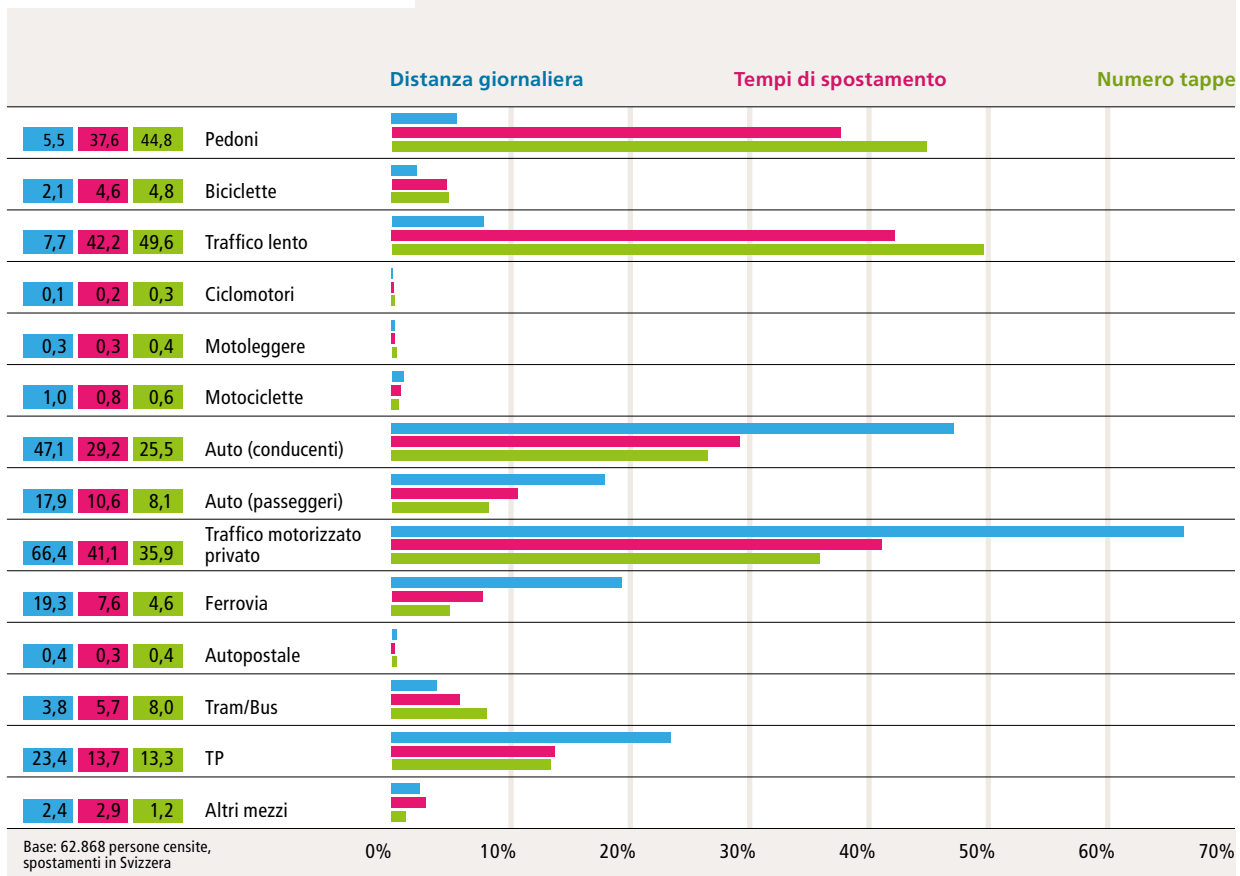
Il TL è realmente competitivo negli spostamenti locali di durata non superiore a circa 15 minuti: questo significa fino a 1 chilometro a piedi, fino a circa 5 chilometri in bicicletta e fino a circa 7 chilometri con la bicicletta elettrica (v. raggi d'azione pag. 5). E questo vale sia come forma autonoma di mobilità («da porta a porta») sia in combinazione con altri mezzi di trasporto. Oggi in Svizzera uno spostamento in auto su due e quasi l'80 % di tutti i percorsi effettuati in autobus e tram sono più brevi di 5 chilometri; uno spostamento in auto su otto e circa il 20 % di tutti i percorsi effettuati con mezzi pubblici sono inferiori a 1 chilometro. Su queste distanze esiste un potenziale di trasferimento ancora tutto da sfruttare, in particolare a favore della bicicletta: a tal fine il TL necessita di reti competitive, sicure e, ove possibile, strettamente interconnesse. Egualmente importanti sono una segnaletica affidabile, collegamenti comodi con altri mezzi di trasporto e impianti accessori utili e sicuri, come i parcheggi per biciclette.

## Raggi d'azione del traffico lento



Area di potenziale interesse del traffico lento negli agglomerati urbani di Berna e Ginevra  
 verde: 1 km = fino a 15 min. a piedi; rosso: 5 km = fino a 20 min. in bicicletta; blu: 7 km.

## Le cifre dello split modale



# Convivenza pacifica fra auto e bicicletta

**Il Consiglio federale punta alla risoluzione duratura dei problemi di mobilità in Svizzera. Un aspetto che merita attenzione è la compatibilità fra strade nazionali e traffico lento.**

In quanto punto di incontro di diversi mezzi di trasporto caratterizzati da velocità ed esigenze diverse, le aree di svincolo delle strade nazionali presentano un elevato potenziale di conflitto: qui incrociano infatti le proprie strade biciclette, autovetture e autocarri. Per l'Ufficio federale delle strade (USTRA) la progettazione e l'esercizio di questi tratti rappresentano un compito particolarmente impegnativo: su un'area molto ristretta occorre indirizzare in modo sicuro la circolazione ciclistica, gestire il volume del traffico motorizzato privato e tenere conto delle esigenze del trasporto pubblico.

L'opuscolo della Conferenza Bici Svizzera, cofinanziato dall'USTRA, sul traffico ciclistico nelle zone di influenza delle strade ad alta capacità («Veloverkehr im Einflussbereich von Hochleistungsstrassen») indica come integrare la mobilità ciclabile presso gli svincoli e cosa occorre considerare in sede di progettazione. Il Consiglio federale si è infatti posto l'obiettivo di incrementare la percentuale di traffico lento nella mobilità delle persone; e il potenziale da sfruttare esiste. Il TL può contribuire a migliorare il sistema dei trasporti, ridurre l'impatto ambientale (emissioni atmosferiche, acustiche, di CO<sub>2</sub>), promuovere la tutela della salute, il turismo dolce e il risparmio sulle spese private e pubbliche di mobilità. Accanto al traffico motorizzato privato e al trasporto pubblico, esso deve diventare a pieno diritto il terzo pilastro della mobilità delle persone.

## Una direttiva TL per l'USTRA

Per gestire il problema con un approccio organico, nel 2013 l'USTRA ha introdotto la figura del tecnico di «TL strade nazionali», i cui compiti consistono nel definire gli standard di gestione TL nell'ambito delle strade nazionali, formare adeguatamente i responsabili dei progetti, verificare e giudicare in un'ottica TL i progetti selezionati. A partire dal 2015 l'USTRA dovrebbe disporre di una direttiva completa per la gestione TL.

«Veloverkehr im Einflussbereich von Hochleistungsstrassen». Questo opuscolo contiene raccomandazioni per la gestione del traffico ciclistico in corrispondenza degli svincoli autostradali.





Otto corsie per il traffico motorizzato, due per il traffico lento (diramazione N1/N6 presso Berna-Wankdorf)

Senza manutenzione anche le migliori infrastrutture per il traffico lento sono inutili. (N28, Küblis)



Attenzione a non finire in autostrada con la bici... (N2, Schwarzwaldbrücke Basilea)

## Colophon

### Editore

Ufficio federale delle strade USTRA

### Ideazione e realizzazione

Magma – die Markengestalter, Berna

### 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