



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Ufficio federale delle strade USTRA



INDIRIZZO STRATEGICO 2024–2030

Aprile 2024 V1.6



Indice

Introduzione	4
L'Indirizzo strategico in sintesi	5
Tendenze	6
Vision 2040	8
Mission	9
Linee guida	10
Obiettivi 2030	12
Indicatori chiave (KPI)	15



Introduzione

Dalla sua creazione nel 1998, l'Ufficio federale delle strade (USTRA) è l'autorità svizzera competente in materia di infrastruttura stradale e traffico stradale privato.¹

Parte integrante del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), l'Ufficio è impegnato nella realizzazione di una mobilità sostenibile e sicura sulla strada.

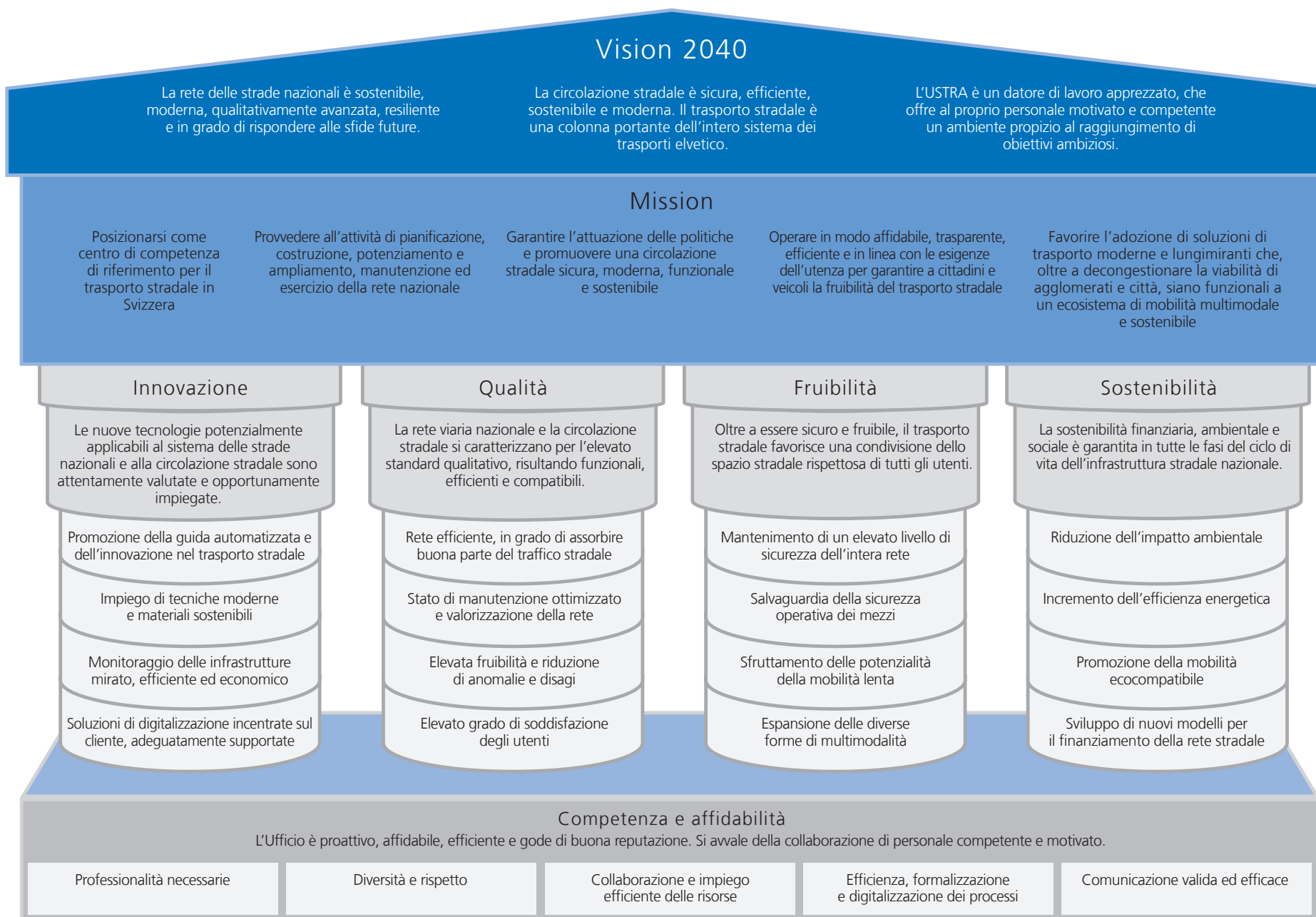
L'USTRA collabora con partner cantonali, nazionali e internazionali, sviluppa basi e predispone decisioni per una politica sostenibile della Confederazione nel settore della circolazione stradale. A tal fine, elabora, promuove, coordina e controlla le relative misure a livello nazionale e internazionale, adottando in tema di progettazione e sviluppo dei processi di costruzione un approccio basato sul ciclo di vita delle opere.

Operando in un macroambiente soggetto a profondi mutamenti, il nostro ente si avvale di un piano organico strutturato teso a guidare le proprie attività, articolato in un *Indirizzo strategico* declinato in quattro sezioni (vision, mission, linee guida e obiettivi 2030), e in una serie di sottostrategie, a loro volta corredate da misure specifiche attuabili nel breve e medio termine.

Il presente documento illustra l'attuale Indirizzo strategico emerso dalla revisione condotta nel 2023.

¹ Fonte: Ordinanza del 6 dicembre 1999 sull'organizzazione del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (RS **172.217.1**), art. 10.

L'Indirizzo strategico in sintesi



Tendenze

Nell'adempimento del proprio mandato, l'USTRA tiene conto delle principali tendenze che potrebbero interessare il suo campo d'azione da qui al 2040, in particolare:

- l'emergere di nuove esigenze e opportunità legate al processo di decarbonizzazione delle infrastrutture e dei trasporti in atto, a fronte degli effetti evidenti del cambiamento climatico;
- la richiesta di nuove soluzioni per il finanziamento sostenibile dell'infrastruttura stradale nazionale in uno scenario di espansione della mobilità elettrica;
- la percezione sempre più concreta delle conseguenze negative (ingorghi, riversamenti di traffico verso la viabilità ordinaria ecc.) del ritardo accumulato nell'ampliamento della rete viaria nazionale;
- l'importanza crescente assunta dai dati (comprese le questioni legate alla gestione e alla protezione per l'intero ciclo di vita), in un contesto in cui la digitalizzazione modifica il sistema dei trasporti e le attività dell'Ufficio;
- le ripercussioni sulla domanda di mobilità determinate dai mutamenti sociali (crescita demografica, invecchiamento della società, lavoro part time, smart working ecc.);
- i crescenti investimenti necessari a preservare e valorizzare il patrimonio infrastrutturale delle strade nazionali;
- il carattere sempre più stringente dei requisiti applicati alla rete viaria (ambientali, costruttivi, intermodali, trasversali ai livelli statali ecc.);

- l'aumento dei volumi di traffico;
- l'importanza di un sistema di trasporti sempre più improntato all'efficienza (ad es. tasso d'occupazione dei veicoli, comportamento alla guida, distribuzione temporale del traffico, intermodalità);
- le maggiori esigenze in materia di sorveglianza del mercato determinate dall'introduzione di nuove tecnologie;
- la rapida evoluzione in corso nel settore dei trasporti (ad es. fusione tra mobilità individuale motorizzata e trasporto pubblico, digitalizzazione, intelligenza artificiale, nuove forme di offerta);
- la crescente difficoltà nel reperire le competenze e il personale qualificato (all'interno dell'Ufficio);
- la persistente centralità del trasporto stradale sulla rete nazionale, tanto dal punto di vista sociale quanto sul piano economico;
- la crescente richiesta di dotazioni infrastrutturali favorita da un sistema di mobilità lenta in continua espansione;
- la maggiore importanza attribuita alle caratteristiche di resilienza dell'intera rete e delle sue componenti.



Vision 2040

L'USTRA imposterà il proprio operato fino al 2040 in linea con la visione seguente:

- la rete delle strade nazionali è sostenibile, moderna, qualitativamente avanzata, resiliente e in grado di rispondere alle sfide future;
- la circolazione stradale² è sicura, efficiente, sostenibile e moderna. Il trasporto stradale è una colonna portante dell'intero sistema dei trasporti elvetico;
- l'USTRA è un datore di lavoro apprezzato, che offre al proprio personale motivato e competente un ambiente propizio al raggiungimento di obiettivi ambiziosi.



² Il trasporto pubblico stradale e la mobilità lenta sono considerati parte integrante della *circolazione stradale*.

Mission

In virtù del proprio mandato l'USTRA intende:

- posizionarsi come centro di competenza di riferimento per il trasporto stradale in Svizzera;
- provvedere all'attività di pianificazione, costruzione, potenziamento e ampliamento, manutenzione ed esercizio della rete nazionale;
- garantire l'attuazione delle direttive di carattere politico e promuovere una circolazione stradale sicura, moderna, funzionale e sostenibile mediante la definizione di norme per gli utenti e i veicoli a livello di immatricolazione, abilitazione e comportamento;
- operare in modo affidabile, trasparente, efficiente e in linea con le esigenze dell'utenza per garantire a cittadini e veicoli la fruibilità del trasporto stradale;
- favorire l'adozione di soluzioni di trasporto moderne e lungimiranti che, oltre a decongestionare la viabilità di agglomerati e città, siano funzionali a un ecosistema di mobilità multimodale e sostenibile.



Linee guida

Per realizzare la propria vision coerentemente con la mission dichiarata, l'USTRA si attiene ai seguenti criteri in termini di linee guida da seguire, ciascuno dei quali si articola in diversi obiettivi concreti:

Innovazione

Le nuove tecnologie potenzialmente applicabili al sistema delle strade nazionali e alla circolazione stradale sono attentamente valutate e opportunamente impiegate.

Qualità

La rete viaria nazionale e la circolazione stradale si caratterizzano per l'elevato standard qualitativo, risultando funzionali, efficienti e compatibili.

Fruibilità

Oltre a essere sicuro e fruibile, il trasporto stradale favorisce una condivisione dello spazio stradale rispettosa di tutti gli utenti.

Sostenibilità

La sostenibilità finanziaria, ambientale e sociale è garantita in tutte le fasi del ciclo di vita dell'infrastruttura stradale nazionale.

Competenza e affidabilità

L'Ufficio è proattivo, affidabile, efficiente e gode di buona reputazione. Si avvale della collaborazione di personale competente e motivato.



Obiettivi 2030

A ogni singolo criterio illustrato in precedenza corrisponde una serie di obiettivi da raggiungere entro il 2030. Il ricorso a specifici indicatori chiave di prestazione (key performance indicators, KPI) consentirà di verificare se e in che misura i traguardi fissati saranno conseguiti.

Criterio «Innovazione»

- OBJ I1:** promozione dei test di guida automatizzata e dell'innovazione nell'ambito del trasporto stradale
- OBJ I2:** impiego di tecniche moderne e materiali sostenibili per la costruzione e la manutenzione delle strade nazionali
- OBJ I3:** monitoraggio delle infrastrutture mirato, efficiente ed economico armonizzazione di tutte le interfacce della rete
- OBJ I4:** trasformazione delle opportunità offerte dalla digitalizzazione implementando soluzioni incentrate sul cliente e supportate da un adeguato processo di innovazione

Criterio «Qualità»

- OBJ Q1:** disponibilità di una rete nazionale efficiente, in grado di assorbire buona parte del traffico stradale svizzero
- OBJ Q2:** stato di manutenzione ottimizzato e valorizzazione della rete stradale nazionale
- OBJ Q3:** elevata fruibilità delle strade nazionali (sistemi tecnologici inclusi) e riduzione al minimo di anomalie e disagi
- OBJ Q4:** elevato grado di soddisfazione degli utenti

Criterio «Fruibilità»

- OBJ A1:** mantenimento di un elevato livello di sicurezza sull'intera rete stradale nazionale (anche in previsione di una continua crescita della mobilità lenta)
- OBJ A2:** salvaguardia della sicurezza operativa dei mezzi
- OBJ A3:** sfruttamento delle potenzialità offerte dalla mobilità lenta
- OBJ A4:** espansione delle diverse forme di multimodalità

Criterio «Sostenibilità»

- OBJ D1:** riduzione dell'impatto ambientale derivante dall'esercizio e dalla manutenzione della rete viaria
- OBJ D2:** incremento dell'efficienza energetica
- OBJ D3:** promozione della mobilità ecocompatibile lungo la rete stradale nazionale
- OBJ D4:** sviluppo di nuovi modelli per il finanziamento a lungo termine dell'infrastruttura

Criterio «Competenza e affidabilità»

- OBJ CF1:** reperimento delle professionalità necessarie all'espletamento dei compiti assegnati all'Ufficio
- OBJ CF2:** rafforzamento di coesione e interazione in termini di diversità e rispetto reciproco all'interno dell'Ufficio
- OBJ CF3:** collaborazione interna coerente con le direttive sovraordinate e finalizzata all'efficiente impiego delle risorse
- OBJ CF4:** mantenimento di un elevato livello di efficienza, formalizzazione e digitalizzazione dei processi
- OBJ CF5:** sensibilizzazione degli stakeholder alle principali sfide e tematiche del trasporto su strada, mediante una comunicazione valida ed efficace





Indicatori chiave (KPI)

Il presente capitolo riporta l’elenco esaustivo dei KPI adottati per misurare il grado di conseguimento degli obiettivi fissati per il 2030.

KPI «Innovazione»

Obiettivo	KPI	2030
OBJ I1: Promozione dei test di guida automatizzata e dell’innovazione nell’ambito del trasporto stradale	I1.1: Quota di veicoli di livello 3 (automazione condizionata) ³ sul parco veicoli totale (in %)	5%
	I1.2: Quota di veicoli di livello 4 (automazione elevata) sul parco veicoli totale (in %)	N/A
	I1.3: Somme erogate dall’USTRA per finanziare progetti finalizzati a sperimentare nuove tecnologie nel trasporto pubblico stradale (importo annuo in milioni di franchi, LCStr, dal 2025)	< 2
OBJ I2: Impiego di tecniche moderne e materiali sostenibili per la costruzione e la manutenzione delle strade nazionali	I2.1: Numero di casi in cui è utilizzato il BIM (numero, min)	500
	I2.2: Quantità di materiali nuovi/sostenibili impiegati nell’edilizia (importanza dei requisiti di sostenibilità nei bandi di concorso)	N/A ⁴
OBJ I3: Monitoraggio delle infrastrutture mirato, efficiente ed economico. Armonizzazione di tutte le interfacce della rete	I3.1: Quota dell’infrastruttura esistente per la quale i dati sono utilizzati e aggiornati da tutti i partner (interni ed esterni) nell’arco dell’intero ciclo di vita	N/A ⁵
OBJ I4: Trasformazione delle opportunità offerte dalla digitalizzazione implementando soluzioni incentrate sul cliente e supportate da un adeguato processo di innovazione	I4.1: Quota di progetti supportati sin dalle prime fasi da un processo di innovazione (in %)	75%
	I4.2: Quota di progetti avviati seguendo metodologie di gestione agili (in %)	66%
	I4.3: Indice di soddisfazione degli stakeholder rispetto ai progetti completati (su 100)	80

³ Per indicare il grado di automazione di un veicolo si utilizzano sei livelli, secondo una classificazione che va dalla completa assenza di sistemi di guida assistita, all’automazione totale. Nel livello 3 (automazione condizionata) non è più necessaria la sorveglianza costante da parte del conducente, che comunque deve essere in grado di riprendere tempestivamente il controllo del mezzo su segnalazione del sistema.

⁴ L’esatto valore di questo indicatore potrà essere determinato solo dopo la definizione di un’opportuna metodologia di misura.

⁵ L’esatto valore di questo indicatore potrà essere determinato solo dopo la definizione di un’opportuna metodologia di misura.

KPI «Qualità»

Obiettivo	KPI	2030
OBJ Q1: Disponibilità di una rete nazionale efficiente, in grado di assorbire buona parte del traffico stradale svizzero	Q1.1: Ore di coda sulle strade nazionali, tratti NEB inclusi (ore, max, valore effettivo = anno precedente)	40 000
	Q1.2: Chilometri percorsi sulle strade nazionali rispetto al chilometraggio totale sull'intera rete viaria (in %)	41,5%
	Q1.3: Tasso medio di occupazione dei veicoli (numero di persone per veicolo)	1,8
	Q1.4: Qualità dell'offerta – prevedibilità dei tempi di percorrenza (% , quota di tratti di 1ª classe)	70%
	Q1.5: Qualità dell'offerta – condizioni del traffico (% , quota di tratti di 1ª classe)	70%
	Q1.6: Qualità dell'offerta – velocità di marcia (% , quota di tratti di 1ª classe)	50%
	Q1.7: Qualità dell'offerta – ore di coda (% , quota di tratti di 1ª classe)	70%
OBJ Q2: Stato di manutenzione ottimizzato e valorizzazione della rete delle strade nazionali	Q2.1: Giudizio medio sulle condizioni delle infrastrutture (scala da 1 a 5, in cui 1 corrisponde al voto massimo).	1,76
	Q2.2: Percentuale della rete che presenta condizioni giudicate da buone a sufficienti (livelli 1 e 2)	90%
	Q2.3: Quota di progetti che superano di oltre il 10% i costi previsti nel progetto generale (in %)	0
	Q2.4: Ammontare annuo stanziato per la manutenzione delle strade nazionali (in miliardi di franchi)	1,1
OBJ Q3: Elevata fruibilità delle strade nazionali (sistemi tecnologici inclusi) e riduzione al minimo di anomalie e disagi	Q3.1: Restringimenti di carreggiata di durata superiore a 72 ore ininterrotte nello stesso luogo su tratti molto trafficati (media giornaliera ≥ 40 000 veicoli) (numero, max)	10
	Q3.2: Cantieri (eccettuata la piccola manutenzione strutturale) di durata superiore a 20 giorni, su tratti con traffico giornaliero medio pari o superiore a 40 000 veicoli e lavoro a turni (con o senza lavoro notturno) (% , min)	80
OBJ Q4: Elevato grado di soddisfazione degli utenti	Q4.1: Grado di soddisfazione degli utenti rispetto alle strade nazionali (in %)	N/A ⁶

⁶ L'esatto valore di questo indicatore potrà essere determinato solo dopo la definizione di un'opportuna metodologia di misura.

KPI «Fruibilità»

Obiettivo	KPI	2030
OBJ A1: Mantenimento di un elevato livello di sicurezza sull'intera rete stradale nazionale (anche in previsione di una continua crescita della mobilità lenta)	A1.1: Feriti gravi (numero max)	2500
	A1.2: Morti (numero max)	100
	A1.3: Tratti a rischio incidente sulla rete nazionale (numero max)	110
OBJ A2: Salvaguardia della sicurezza operativa dei mezzi	A2.1: Ore di controllo traffico pesante (CCTP) e intensificazione verifiche mobili (min)	270 000
	A2.2: Ritardo nel controllo degli autoveicoli da parte dell'Ufficio della circolazione (% del parco auto circolante)	5%
OBJ A3: Sfruttamento delle potenzialità offerte dalla mobilità lenta	A3.1: Chilometri percorsi in bicicletta (persone-km, in milioni)	4735
	A3.2: Chilometri percorsi a piedi (persone-km, in milioni)	5400
OBJ A4: Espansione delle diverse forme di multimodalità	A4.1: Quota di spostamenti effettuati mediante l'utilizzo combinato di diversi mezzi di trasporto (in %) ⁷	25%
	A4.2: Quota (in %) di biciclette disponibili (sempre o su richiesta)	90%
	A4.3: Quota di persone che si avvale di sistemi di condivisione veicoli, quali ride sharing, ride hailing o ride pooling (in %)	20%

KPI «Sostenibilità»

Obiettivo	KPI	2030
OBJ D1: Riduzione dell'impatto ambientale derivante dall'esercizio e dalla manutenzione delle strade nazionali	D1.1: Quota di strade nazionali che richiedono interventi antirumore (in %)	2%
	D1.2: Quota di corridoi faunistici riqualificati/ripristinati (in %)	85%
	D1.3: Quota di aree verdi rivalutate in prossimità delle strade nazionali (in %)	20%
	D1.4: Quota (in %) di strade nazionali in cui il deflusso delle acque avviene tramite drenaggio a bordo strada o mediante impianti di trattamento (SABA)	70%
	D1.5: Riduzione percentuale di CO ₂ (emissioni dirette) durante l'esecuzione di lavori di costruzione (valore in crescita rispetto ai progetti del 2010 utilizzati come benchmark)	50%
	D1.6: Riduzione percentuale di CO ₂ (emissioni indirette, a monte e a valle) durante l'esecuzione di lavori di costruzione (valore in crescita rispetto ai progetti del 2010 utilizzati come benchmark)	10%

⁷ Le combinazioni che comportano l'impiego di diversi mezzi di trasporto sono le seguenti (secondo il grafico G3.3.1.8 del Microcensimento mobilità e trasporti 2021): «A piedi + trasporto pubblico» (9,5%); «A piedi + trasporto individuale motorizzato» (3,3%); «A piedi + trasporto individuale motorizzato + trasporto pubblico» (0,6%); «A piedi + bicicletta + trasporto pubblico» (0,5%); «A piedi + bicicletta» (0,2%); «Altri mezzi di trasporto e combinazioni di mezzi di trasporto» (2,2%).

Obiettivo	KPI	2030
OBJ D2: Incremento dell'efficienza energetica della rete delle strade nazionali	D2.1: Energia elettrica prodotta dall'USTRA (GWh/anno)	35 2035: 47
	D2.2: Consumo energetico legato all'esercizio dell'infrastruttura stradale nazionale (GWh/anno; elettricità, calore e carburanti)	207
	D2.3: Quota di gallerie illuminate con moduli a tecnologia LED (in %)	100%
	D2.4: Quota di edifici appartenenti all'USTRA (centri di manutenzione, centrali operative) sottoposti a lavori di risanamento energetico (in %)	90%
OBJ D3: Promozione della mobilità ecocompatibile lungo la rete stradale nazionale	D3.1: Quota di aree di sosta dotate di stazioni di ricarica per veicoli a propulsione alternativa (in %)	100%
	D3.2: Quota di veicoli a carburanti non fossili del parco mezzi USTRA (in %)	80%
	D3.3: Tasso medio di occupazione dei veicoli (persone/veicolo)	1,8
OBJ D4: Sviluppo di nuovi modelli per il finanziamento a lungo termine dell'infrastruttura	D4.1: Disponibilità del Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS) (tenuto conto delle misure adottate, in milioni di franchi)	≥ 0
	D4.2: Liquidità del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) – linea mediana del range, in funzione delle misure adottate	≥ 0
	D4.3: Quota (in %) di automobili, veicoli commerciali leggeri e veicoli commerciali pesanti che contribuisce al finanziamento dell'infrastruttura stradale mediante una tassa basata sul chilometraggio (imposta sugli oli minerali o tassa sui veicoli elettrici)	99%
	D4.4: Stato di avanzamento del progetto di introduzione di una tassa sui veicoli elettrici (100% = iter concluso)	100%

KPI «Competenza e affidabilità»

Obiettivo	KPI	2030
OBJ CF1: Reperimento delle professionalità necessarie all'espletamento dei compiti assegnati all'Ufficio	CF1.1: Turnover lordo del personale	7%
	CF1.2: Posti vacanti / non coperti	15
OBJ CF2: Rafforzamento di coesione e interazione in termini di diversità e rispetto reciproco all'interno dell'Ufficio	CF2.1 : Rappresentanza femminile all'USTRA (in %)	35%
	CF2.2 : Rappresentanza femminile tra i quadri (in %)	28%
	CF2.3: Rappresentanza delle comunità di lingua romanza	30%
	CF2.4: Quota di personale in job sharing (in %)	1%
	CF2.5: Differenza in punti percentuali tra il dato relativo al gruppo più numeroso per fascia di età e quello del gruppo meno rappresentato	35
	CF2.6: Quota part time (in %; tasso di impiego < 90%)	23%
	CF2.7: Quota (in %) di persone con disabilità (beneficiari AI)	2%
	CF2.8: Quota di collaboratori che ha fiducia nelle scelte della Direzione (in %; risultati del sondaggio del personale)	70
	CF2.9: Quota di collaboratori pronti a cogliere le sfide della digitalizzazione (in %; risultati del sondaggio del personale)	84
OBJ CF3: Collaborazione interna coerente con le direttive sovraordinate e finalizzata all'efficiente impiego delle risorse	CF3.1: Numero di raccomandazioni del CDF in sospeso	≤10
OBJ CF4: Mantenimento di un elevato livello di efficienza, formalizzazione e digitalizzazione dei processi	CF4.1: Quota (in %) di processi operativi documentati aggiornati (portale processi)	95%
	CF4.2: Tasso di conformità alla norma ISO 9001 (100% = certificazione senza riserva)	100%

Obiettivo	KPI	2030
OBJ CF5: Sensibilizzazione degli stakeholder alle principali sfide e tematiche del trasporto su strada, mediante una comunicazione valida ed efficace	CF5.1: Quota (in %) di articoli sulla guida automatizzata apparsi sulla stampa in cui è citato il lavoro dell'USTRA – Obiettivo chiave «Nuove forme di mobilità»	70%
	CF5.2: Quota (in %) della popolazione che accetta le modifiche al modello di finanziamento delle infrastrutture stradali (risultato di votazioni) – Obiettivo chiave «Garantire il finanziamento»	> 50%
	CF5.3: Numero di rapporti sullo stato dell'infrastruttura aventi a oggetto tematiche che promuovono un'immagine positiva dell'USTRA e del suo impegno per un'infrastruttura sicura e sostenibile (sostenibilità, stato delle strade, esercizio e/o manutenzione della rete) – Obiettivo chiave «Preservare l'infrastruttura»	1
	CF5.4: Numero di articoli di blog aventi a oggetto i principali temi di cui si occupa l'USTRA – Obiettivo chiave «Preservare l'infrastruttura»	6
	CF5.5: Tempi medi di risposta alle richieste inviate all'indirizzo info@astra.admin.ch da parte di cittadini o altri soggetti (in giorni) ⁸	1–3
	CF5.6: Tempi medi di risposta alle richieste inviate direttamente all'USTRA da cittadini o altri soggetti (in settimane)	1–2
	CF5.7: Tempi medi di risposta, a firma del Direttore, alle richieste inviate da cittadini o altri soggetti alla SG DATEC (in settimane)	1–2
	CF5.8: Tempi medi di risposta, a firma del Capodipartimento, alle richieste inviate da cittadini o altri soggetti alla SG DATEC (in settimane)	2–3

⁸ Il tempo di risposta dipende essenzialmente dalla modalità di invio (posta elettronica/tradizionale), dalla complessità dell'argomento, dalla lingua utilizzata (in caso di traduzione della risposta, potrebbe essere necessario un numero di giorni maggiore), dal livello di firma e dalle disposizioni degli organi competenti per la materia.



Ufficio federale delle strade USTRA

Pulverstrasse 13

CH-3003 Berna

+41 58 462 94 11

info@astra.admin.ch

www.ustra.admin.ch