



## Scheda informativa

# Garantire la fluidità del traffico sulle strade nazionali

18 gennaio 2012

La rete svizzera delle strade nazionali è fortemente sollecitata. Basti pensare che dal 1990 le prestazioni chilometriche sulle autostrade sono raddoppiate. Oggi le autostrade assorbono circa il 40 per cento dell'intero traffico motorizzato e il 65 per cento del traffico merci pesante.

Questa situazione è sempre più spesso causa di code: nel 2010 sono state registrate in totale 15 910 ore di coda, ovvero il 34 per cento in più rispetto all'anno precedente. Entro il 2030, circa 400 chilometri saranno regolarmente congestionati e, in base alle ultime stime, si prevedono addirittura congestionamenti gravi su 263 chilometri.

Per aumentare la fluidità del traffico esistono diverse possibilità. L'USTRA punta sulle misure illustrate di seguito.

## Mutamento della destinazione d'uso delle corsie di emergenza

A un anno dal suo avvio, il progetto pilota A1 Morges-Ecublens ha permesso di ottenere i seguenti risultati:

- **fluidità del traffico** nettamente migliorata; assenza di code quando le corsie di emergenza sono aperte al traffico
- **tasso di incidenti** ridotto in generale del 15 per cento e a livello locale fino all'80 per cento
- **emissione di sostanze tossiche** nelle immediate vicinanze delle strade scesa di circa il 20 per cento (CO, CO<sub>2</sub> e NO<sub>x</sub>)

### Misura prevista

**Entro il 2020 dovrà essere mutata la destinazione d'uso delle corsie di emergenza di ulteriori 125<sup>1</sup> chilometri di strade nazionali; nella maggior parte dei casi (circa 90 km) il provvedimento sarà limitato alle ore di punta.**

**La sicurezza sarà garantita attraverso una sorveglianza permanente delle corsie di emergenza aperte al traffico, un abbassamento della velocità massima**

<sup>1</sup> Lunghezza dei tratti di strade nazionali interessati. A tale riguardo va precisato che il mutamento di destinazione d'uso delle corsie di emergenza concerne unicamente un solo senso di marcia.

**durante l'applicazione della misura e la realizzazione di piazzole per la sosta d'emergenza sui tratti interessati che superano una certa lunghezza.**

A breve termine è previsto il mutamento della destinazione d'uso delle corsie di emergenza dei seguenti tratti:

- singoli tratti della A1 e della A6 nell'area di Berna tra i raccordi di Muri e Kirchberg
- determinati tratti della circonvallazione di Winterthur (A1)

A medio e lungo termine dovranno essere realizzati ulteriori mutamenti della destinazione d'uso delle corsie di emergenza nelle seguenti regioni:

- Ginevra
- Losanna
- Argovia – Soletta
- lago di Zurigo
- Basilea

Gli elementi elencati qui di seguito possono ostacolare il mutamento della destinazione d'uso delle corsie di emergenza:

- assenza di corsie di emergenza su manufatti (ad es. ponti, gallerie) o una larghezza insufficiente delle corsie
- spazio limitato nelle aree dei raccordi
- durata di utilizzazione troppo breve fino alla sistemazione ordinaria del tratto interessato pianificata nell'ambito del programma per l'eliminazione dei problemi di capacità
- riduzione della sicurezza stradale
- condizioni inammissibili in previsione di lavori di manutenzione successivi

---

## **Divieto di sorpasso puntuale per gli autocarri**

Le manovre di sorpasso degli autocarri sono causa di diversi problemi:

- notevole riduzione della velocità generale sulla corsia di sorpasso
- estremo intralcio alla fluidità del traffico
- insufficiente distanza tra i veicoli
- intralcio alla visibilità della segnaletica (soprattutto nelle gallerie)

### **Misura prevista**

**Divieto di sorpasso per gli autocarri su tratti stradali che presentano un traffico particolarmente intenso e un'elevata percentuale di mezzi pesanti nonché su tratti caratterizzati da pendenze e gallerie di una certa lunghezza.**

**La misura riguarda circa 290<sup>2</sup> chilometri di strade nazionali; di norma, il divieto è disposto in base alla densità del traffico e quindi limitato nel tempo.**

**Il divieto di sorpasso per gli autocarri va esaminato attentamente su altri 230 chilometri di tratti caratterizzati da condizioni eccezionali, quali, in particolare, la presenza di gallerie che si susseguono a breve distanza.**

**--> Complessivamente, questo divieto concerne tra il 20 e il 40 per cento delle strade nazionali a quattro corsie.**

Negli anni a venire il divieto di sorpasso per gli autocarri dipendente dal volume di traffico dovrà essere attuato sui seguenti tratti:

Sulla A1:

- diramazione di Essert-Pittet – La Sarraz (in parte esistente)
- diramazione di Schönbühl – Kirchberg
- Kriegstetten – diramazione di Wiggertal
- diramazione di Wiggertal – Aarau ovest (in parte esistente)
- Aarau est - diramazione di Birrefeld
- Limmattalerkreuz – diramazione di Zurigo nord (in parte esistente)
- Winterthur Töss – Winterthur Wülflingen
- Rheineck – diramazione di Meggenhuus

Sulla A2:

- confine con la Germania – diramazione di Hagnau (in parte esistente)
- diramazione di Augst – Dietgen

Sulla A3:

- Limmattalerkreuz – Zurigo sud

Inoltre, dovrà essere applicato il divieto di sorpasso permanente per gli autocarri in circa 100 gallerie a due corsie di lunghezza superiore ai 300 metri.

Su altri 20 tratti il divieto dovrà essere attentamente esaminato.

Il divieto di sorpasso per gli autocarri comporta alcuni inconvenienti:

- formazione di lunghe code di autocarri che ostacolano l'entrata e l'uscita nelle aree dei raccordi;
- frequenti manovre di sorpasso degli autocarri prima e dopo i tratti su cui vige il divieto di sorpasso.

---

<sup>2</sup> Lunghezza dei tratti di strade nazionali interessati. A tale riguardo va precisato che il divieto di sorpasso per gli autocarri, ad esempio su tratti in pendenza, è applicato su un solo senso di marcia.

## **Riduzione progressiva della velocità massima consentita su singoli tratti autostradali (misura limitata nel tempo)**

**Stando alle ricerche più recenti un tratto autostradale raggiunge la sua capacità massima quando i veicoli circolano a pressappoco 85 km/h.**

Su determinati tratti autostradali, è possibile rendere il traffico più scorrevole riducendo progressivamente il limite di velocità da 120 a 100 o a 80 km/h. In molti casi, l'aumento di capacità che ne risulta basta a ritardare il formarsi delle code e/o a ridurre l'entità.

Attualmente 85 chilometri di strade sono equipaggiati di sistemi di gestione del traffico che consentono di ridurre momentaneamente la velocità massima autorizzata. La maggior parte di questi impianti si trova sull'asse est-ovest tra Ginevra e St. Margrethen, notoriamente fortemente trafficato.

Su circa 30 chilometri, l'adeguamento della velocità massima consentita avviene in modo automatico, in funzione del volume di traffico rilevato; sui restanti tratti, segnatamente quelli in galleria, la gestione è invece manuale, tramite gli operatori delle centrali di gestione del traffico.

### **Misura**

**Negli anni a venire gli impianti esistenti di riduzione momentanea della velocità saranno automatizzati progressivamente; si procederà inoltre all'installazione di nuovi impianti su ulteriori 400 chilometri. Questa misura interesserà i tratti autostradali regolarmente congestionati Ginevra – Losanna, Luterbach – Härkingen come anche quelli negli agglomerati di Berna, Basilea, Lucerna e San Gallo nonché nell'area di Zurigo.**

**→ In totale, la misura sarà attuata su circa il 30 per cento delle strade nazionali a 4 e a 6 corsie.**

---

## **Informazioni esaustive su code e percorsi alternativi a destinazione degli utenti della strada**

Grazie a informazioni affidabili e complete sul traffico, gli automobilisti possono decidere di ritardare la partenza, scegliere un percorso alternativo od optare per un altro mezzo di trasporto.

Durante il viaggio possono essere poi avvisati, via radio o tramite pannelli a messaggio variabile, circa la presenza di code e i possibili itinerari alternativi.

L'Ufficio federale delle strade ha pertanto potenziato costantemente la sua rete di installazioni finalizzate a individuare tempestivamente le colonne: sulle strade nazionali sono attualmente in funzione 500 videocamere e 287 postazioni di

rilevazione online del traffico e si sta procedendo a rendere la loro presenza ancora più capillare. Le informazioni ottenute tramite queste fonti saranno trasmesse ai conducenti via radio, tramite Internet e mediante altri canali (ad es. apparecchi di navigazione).

Nei «piani di gestione del traffico» sono previste le situazioni per le quali vanno segnalati percorsi alternativi. Se su un determinato tratto si forma una coda di una certa durata ed esiste un itinerario alternativo in grado di assorbire il traffico, ai conducenti viene consigliato, via radio o attraverso i pannelli a messaggio variabile presenti sulle autostrade, di intraprendere questa deviazione. Il percorso alternativo è calcolato in modo che la durata necessaria per percorrerlo sia inferiore al tempo d'attesa in coda.

---

## Gestione del traffico ai raccordi autostradali

Spesso, l'accesso simultaneo di gruppi di veicoli ad autostrade fortemente congestionate origina code oppure aggrava i problemi di capacità esistenti. Per evitare questo problema, durante le ore di punta, le rampe autostradali sono gestite in modo tale da consentire unicamente un accesso limitato al traffico (sistema del contagocce).

Questo sistema, il cui impiego è indicato soprattutto ai raccordi autostradali degli agglomerati che presentano un volume di traffico molto elevato, necessita di sufficiente spazio nelle aree interessate per i veicoli in attesa.

Diversi impianti di questo genere sono già impiegati con successo, soprattutto nell'area di Zurigo. Altri saranno realizzati progressivamente nei prossimi anni, tenendo conto delle altre misure di gestione del traffico (ad es. mutamenti della destinazione d'uso delle corsie di emergenza [nelle aree dei raccordi], ecc.). Anche in questo caso, ad essere interessati dalla misura sono i tratti autostradali regolarmente congestionati Ginevra – Losanna, Luterbach – Härkingen come anche quelli negli agglomerati di Berna, Basilea, San Gallo e Lucerna nonché nell'area di Zurigo.

---

## Corsie di marcia supplementari per eliminare i problemi di capacità

Una rete delle strade nazionali efficiente è uno dei presupposti indispensabili per garantire il funzionamento dell'economia svizzera, in particolare nei grandi agglomerati. Partendo da queste considerazioni, nel 2010 il Parlamento ha adottato il primo **messaggio sul programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali**. 1,36 miliardi di franchi consentiranno di realizzare l'ampliamento a sei corsie dei tratti Härkingen – Wiggertal, Blegi – Rütihof, della circonvallazione nord di Zurigo e presso Crissier.

Sussidiariamente, nel progetto relativo all'adeguamento del decreto concernente la rete, il Consiglio federale chiede di integrare nella rete delle strade nazionali l'autostrada della Glattal e la circonvallazione di Morges (completamenti della rete). In questo modo dovrebbe essere possibile risolvere i problemi di capacità più gravi nella Glattal zurighese e nell'area di Losanna/Morges.

Al momento sono in corso i lavori per il secondo messaggio sul programma, la cui trattazione in Parlamento è prevista nel 2014. Questo documento si concentrerà tra l'altro sui problemi di capacità seguenti:

- Le Vengeron-Coppet
- Goulet d'étranglement de Crissier, seconda fase
- Berna nord
- Berna est
- Luterbach – Härkingen
- Tangenziale urbana di Basilea
- Circonvallazione di Winterthur
- Andelfingen – Winterthur
- Circonvallazione di Ginevra
- Schönbühl – Kilchberg
- Circonvallazione di San Gallo
- Bypass di Lucerna
- Lugano – Melide Bissone
- Circonvallazione di Sciaffusa

I 5,5 miliardi di franchi accordati dal Parlamento per eliminare i problemi di capacità sono di gran lunga inferiori al fabbisogno in questo ambito. Nel quadro del secondo messaggio concernente il programma, bisognerà decidere a quali progetti dare la priorità e quindi attribuire i circa 4 miliardi ancora disponibili.

Per maggiori informazioni relative al messaggio concernente il programma per l'eliminazione dei problemi di capacità consultare la pagina Internet:

<http://www.astra.admin.ch/dokumentation/00109/00113/00491/index.html?lang=it&msg-id=30041>