



Factsheet

Garantire la fluidità del traffico sulle strade nazionali

10.06.2013

La rete svizzera delle strade nazionali è fortemente sollecitata: dal 1990 i chilometri percorsi sulle autostrade sono raddoppiati. Attualmente circa il 43% dell'intero traffico motorizzato è concentrato sulle autostrade; per il traffico merci pesante la quota sale addirittura al 67%. Nel 2012 le auto in Svizzera sono rimaste in coda per un totale di 19 921 ore, ovvero il 4% in più rispetto al 2011.

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

Misura	Obiettivo	Stato attuale	Osservazioni
1. Uso dinamico della corsia di emergenza in determinati tratti e orari (misura transitoria)	<p>Conversione di circa 125 km di corsia di emergenza entro il 2020 (dei quali 90 km potranno essere utilizzati solo nelle ore di punta).</p> <p>L'obiettivo è quello di definire criteri unitari a livello nazionale per la progettazione e la gestione.</p> <p>Misure di sicurezza: monitoraggio permanente delle corsie di emergenza dinamiche, riduzione della velocità massima durante l'utilizzo come corsia di marcia e realizzazione di piazzole per la sosta di emergenza sui tratti interessati che superano una certa lunghezza.</p>	<p>La prima corsia di emergenza dinamica sarà operativa dall'inizio del 2015 nell'area di Berna tra gli svincoli di Wankdorf e Muri.</p> <p>Ulteriori conversioni della corsia di emergenza sono previste nelle seguenti regioni: Argovia, Basilea, Ginevra, Losanna, Winterthur e Zurigo.</p>	<p>Bilancio del progetto pilota Morges-Ecublens (A1) dal 2010:</p> <ul style="list-style-type: none">• miglioramento della fluidità del traffico; assenza di code quando le corsie di emergenza sono aperte al traffico;• riduzione del tasso di incidenti in generale del 15% e a livello locale fino all'80%;• riduzione delle emissioni di sostanze tossiche di circa il 20% nelle immediate vicinanze delle

			strade.
2. Miglioramento dei dispositivi sul percorso per la gestione della circolazione e le informazioni sul traffico	<p>Per la gestione della circolazione e le informazioni sul traffico vengono utilizzati diversi dispositivi lungo il percorso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pannelli a messaggio variabile e segnaletica di direzione variabile per informare gli automobilisti in merito ai disagi alla circolazione e indicare tragitti alternativi in caso di incidenti • limiti di velocità, segnali di pericolo e segnaletica di corsia variabili per la gestione attiva del traffico in gallerie, raccordi e corsie di emergenza dinamiche • misure di gestione, in particolare per il traffico pesante sull'asse nord-sud 	<ul style="list-style-type: none"> • Dei 75 pannelli a messaggio variabile commissionati (44 nuovi e 31 sostitutivi), 13 saranno installati nel 2013 e 24 nel 2014. • Dei 56 segnali di direzione variabili commissionati (36 nuovi e 20 sostitutivi), 17 saranno installati nel 2013 e 8 nel 2014. • Nel 2013 e nel 2014 in 18 tratti autostradali (tra i raccordi) saranno installati dispositivi di sicurezza e controllo del traffico nuovi o in sostituzione di quelli esistenti. • Allo stesso tempo verranno sostituiti o integrati 11 sistemi di segnaletica luminosa per la gestione del traffico in galleria. 	
3. Divieti di sorpasso per gli autocarri su determinati tratti	<p>I criteri per la disposizione del divieto di sorpasso per gli autocarri sui tratti stradali a cielo aperto sono l'intensità del traffico, la percentuale di mezzi pesanti e la pendenza. Nelle gallerie a due corsie è previsto un divieto di sorpasso generale per gli autocarri.</p> <p>Il divieto sarà imperativo su circa 265¹ chilometri di strade nazionali.</p> <p>Con i divieti di sorpasso per gli autocarri la Confederazione soddisfa anche una richiesta del Parlamento: il Consiglio nazionale e il Consiglio degli Stati hanno accolto una mozione presentata nel 2011 volta a vietare i sorpassi lenti fra mezzi pesanti.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tutti i divieti risultanti dall'analisi saranno disposti entro la fine del 2013. I segnali verranno collocati in prevalenza a partire dalla metà del 2013. • La maggior parte dei divieti di sorpasso sui tratti di strada a cielo aperto sarà limitata nel tempo e quindi valida solo negli orari mattutini e pomeridiani indicati. 	<p>Disagi causati dalle manovre di sorpasso degli autocarri:</p> <ul style="list-style-type: none"> • notevole riduzione della velocità sulla corsia di sorpasso • diminuzione della fluidità del traffico • distanza insufficiente tra i veicoli • ostacolo alla visibilità della segnaletica (soprattutto in galleria) • rischio di incidenti

¹ Lunghezza dei tratti di strade nazionali interessati. A tale riguardo va precisato che in certi casi (ad esempio su tratti in salita) il divieto di sorpasso per gli autocarri è disposto su un solo senso di marcia.

<p>4. Riduzione dei disagi causati dai cantieri</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Contenimento dei disagi al traffico in prossimità dei cantieri • Massima sicurezza per il personale operante nei cantieri • Riduzione del disturbo arrecato ai residenti • Svolgimento rapido di tutti i lavori • Tempestiva apertura al traffico dei tratti interessati 	<p>Dall'acquisizione delle strade nazionali nel 2008, l'USTRA imposta i progetti di manutenzione delle strade aperte al traffico secondo il seguente modello:</p> <ul style="list-style-type: none"> • costituzione di grandi tratti di manutenzione in cui la lunghezza del cantiere è di norma limitata a un massimo di 5 km ovvero circa 4 minuti di tragitto • adozione di tutte le misure necessarie al «risanamento» e al «miglioramento» dell'infrastruttura sul tratto interessato, al fine di • garantire la funzionalità dello stesso per i successivi 15 anni senza ulteriori interventi costruttivi • in linea di principio nessun ricorso alla riduzione delle corsie; qualora necessario per motivi tecnici, le corsie vengono ridotte di notte o durante il fine settimana • minimo di due turni di lavoro • i contratti con le imprese edili contengono incentivi per l'ultimazione in tempi brevi • informazioni mirate per automobilisti e residenti 	<p>Nei cantieri sulle strade nazionali vengono svolti due tipi di lavori:</p> <ul style="list-style-type: none"> • «risanamento» vero e proprio dell'infrastruttura esistente • adeguamento delle infrastrutture esistenti a nuove norme, finalizzate ad aumentarne la sicurezza e la sostenibilità (ad es. barriere antirumore, sicurezza in galleria, drenaggio)
--	--	---	---

<p>5. Corsie di marcia supplementari</p>	<p>Una rete efficiente di strade nazionali riveste una notevole importanza per la popolazione e l'economia svizzera. Partendo da questo presupposto, nel 2010 il Parlamento ha approvato il primo messaggio sul programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali (PEB). Sono stati stanziati 1,4 miliardi di franchi per realizzare l'ampliamento a sei corsie dei tratti Härkingen-Wiggertal, Blegi-Rütihof, della circonvallazione nord di Zurigo e presso Crissier. Questi lavori sono in corso o nel frattempo già conclusi.</p>	<p>Ad aprile 2013 il Consiglio federale ha adottato il secondo messaggio sul programma, nel quale propone l'approvazione definitiva di altri tre progetti e lo stanziamento dei fondi necessari al loro svolgimento. I tratti interessati dall'ampliamento sono Meyrin/Vernier-Le Vengeron, Luterbach-Härkingen e Andelfingen-Winterthur. I costi di questi progetti ammontano a 995 milioni di franchi. Altri progetti, tra i quali gli interventi di ampliamento nelle regioni di Basilea, Berna, Ginevra, Lugano, Sciaffusa, San Gallo e Winterthur/Zurigo, sono in fase di pianificazione.</p> <p>Con il progetto di adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali (NEB) il Consiglio federale e il Parlamento hanno deciso di inserire nel decreto i due progetti di completamento della rete «autostrada del Glattal» e «circonvallazione di Morges». La realizzazione di questi progetti permetterà di eliminare gravi carenze di capacità.</p>
---	--	--