



Factsheet Rapporto viabilità 2019

Data

02.07.2020

Interventi per migliorare la viabilità sulle strade nazionali

La strategia dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) per la riduzione delle ore di coda si basa su diverse linee guida:

1. migliore utilizzo dell'infrastruttura esistente
2. potenziamenti mirati
3. comportamenti di marcia
4. car pooling e mobility pricing

1. Migliore utilizzo dell'infrastruttura esistente

L'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha definito una roadmap quadriennale che prevede misure concrete per un utilizzo più efficiente delle risorse esistenti.

1.1 Potenziamento gestione dinamica limiti di velocità e segnalazione pericoli (GHGW)

Per incidere sulla viabilità delle strade nazionali, l'USTRA realizzerà al più presto ulteriori impianti di gestione dinamica dei limiti di velocità e per la segnalazione pericoli (GHGW). Una logica di controllo e regolazione consente a tali sistemi di influire sulla circolazione in funzione dei volumi di traffico, in modo da massimizzarne la scorrevolezza.

Per la realizzazione degli impianti aggiuntivi sono previste tre fasi.

La priorità spetta all'estensione territoriale degli impianti GHGW esistenti, che devono essere altresì posti sotto il controllo degli operatori della centrale VMZ-CH. Di seguito aree e chilometraggi degli interventi:

- Basilea: 23 km
- Berna / Mittelland: 80 km
- Ginevra / Losanna: 130 km
- Lucerna: 40 km
- San Gallo: 26 km
- Ticino: 28 km

- Zurigo / Winterthur: 100 km

In una seconda fase saranno installati gli impianti necessari per gli agglomerati urbani e infine quelli delle restanti aree (**periodo: 2020 – 2026**).

1.2 Impianti aggiuntivi di regolazione accessi alle rampe (ramp metering)

L'USTRA realizzerà inoltre ulteriori impianti di regolazione degli accessi alle rampe (contagocce o *ramp metering*). A questo scopo sono al vaglio la fattibilità e l'incidenza sul traffico di oltre 100 nuovi sistemi di dosaggio nei seguenti agglomerati:

- | | |
|------------------------|-------|
| • Basilea: | n. 15 |
| • Berna / Mittelland: | n. 10 |
| • Ginevra / Losanna: | n. 23 |
| • Lucerna: | n. 6 |
| • San Gallo: | n. 4 |
| • Ticino: | n. 6 |
| • Zurigo / Winterthur: | n. 46 |

Gli impianti che otterranno il via libera saranno realizzati gradualmente e gestiti con una logica di controllo unitaria (**verifica: 2020 – 2023, realizzazione: 2024 – 2026**).

2. Potenziamenti mirati

2.1 Programma di sviluppo strategico (PROSTRA)

Il PROSTRA definisce le necessarie fasi di potenziamento e il Parlamento si pronuncia sui progetti, sul loro ordine di priorità e sul finanziamento, definendo in linea generale ogni quattro anni quali di essi andranno realizzati.

Sono previsti entro il 2030 investimenti in progetti di potenziamento, finalizzati a ridurre il congestionamento della rete, pari a circa 14,8 miliardi di franchi.

Per ulteriori informazioni: <https://www.astra.admin.ch/astra/it/home/temi/strade-nazionali/potenziamento.html>

2.2 Corsia di emergenza dinamica (PUN)

La conversione, limitata nel tempo e nello spazio, delle corsie di emergenza in spazi di circolazione ordinari può migliorare scorrevolezza e sicurezza del traffico. Nel 2010 fu avviato un progetto pilota di corsia di emergenza dinamica temporanea sul tratto di A1 lungo il lago di Ginevra fra Morges ed Ecublens. Le esperienze raccolte sono positive in quanto la viabilità è nettamente migliorata e l'apertura al traffico della corsia di emergenza ha eliminato le code. Dall'attivazione il tasso annuo di incidentalità è sceso di oltre il 25 per cento e contemporaneamente l'inquinamento acustico è diminuito di 2,4 decibel, mentre quello atmosferico in prossimità dell'autostrada è calato del 20 per cento.

Da gennaio 2020 è inoltre operativa la corsia di emergenza dinamica fra Villars-Ste-Croix e Cossonay e a fine aprile il sistema è stato introdotto anche fra Winterthur-Ohringen e Oberwinterthur.

Nei prossimi anni saranno verificate efficacia e fattibilità di ulteriori 250 chilometri di corsie di emergenza dinamiche nelle zone degli agglomerati.

Per ulteriori informazioni: <https://www.astra.admin.ch/pun>

3 Modifica del comportamento di marcia

3.1 Consigli per una guida rispettosa

Gli utenti della strada possono fornire un contributo importante alla sicurezza e alla scorrevolezza del traffico. La «Guida autostradale» riunisce una serie di consigli e suggerimenti per un comportamento corretto e rispettoso sulle autostrade, illustrati sulla base di esempi concreti. L'opuscolo viene periodicamente aggiornato (*pubblicato nel 2019*).

Per ulteriori informazioni: <https://www.astra.admin.ch/guida-autostradale>

4 Dal 1° gennaio 2021 nuove regole per una migliore viabilità

4.1 Immissione a cerniera nei restringimenti di carreggiata

In caso di restringimento di carreggiata in autostrada si applica ora il principio dell'immissione a cerniera: gli automobilisti devono cioè consentire il rientro ai veicoli che marciano sulla corsia chiusa per riuscire a sfruttare tutto lo spazio a disposizione, evitare cambi troppo anticipati, come spesso avviene oggi, e massimizzare la scorrevolezza del traffico.

4.2 Corridoio di emergenza

In caso di coda, tra le due corsie di marcia, ovvero fra le due più a sinistra se sono tre, gli automobilisti devono lasciare spazio sufficiente per il transito dei mezzi di soccorso, senza occupare la corsia di emergenza.

4.3 Superamento a destra consentito

Mentre finora era consentito superare a destra in autostrada soltanto nel caso di marcia per colonne parallele, in futuro la manovra sarà consentita anche se la coda si è formata soltanto sulla corsia di sinistra o su quella centrale, nel caso delle carreggiate a tre corsie. In questo modo il traffico può continuare a fluire negli spazi di circolazione liberi. Resta vietato il sorpasso a destra, cioè il cambio di corsia per sopravanzare un veicolo con successivo rientro a sinistra.

5 Prospettive: verifica di ulteriori misure

5.1 Promozione del car pooling

L'USTRA sta valutando gli effetti decongestionanti sulla viabilità svolti dai parcheggi per il car pooling posizionati strategicamente agli ingressi autostradali. Sfruttando meglio la capacità delle autovetture il traffico sulle strade nazionali potrebbe diminuire. Inoltre l'USTRA intende verificare se sia possibile, ed eventualmente con quali modalità, introdurre sulla rete corsie preferenziali per gli autoveicoli in condivisione.

5.2 Progetti pilota di mobility pricing

Il Consiglio federale intende promuovere i progetti pilota finalizzati al mobility pricing. Vari Cantoni e Comuni hanno preannunciato il loro interesse e al momento le idee presentate sono al vaglio pratico dell'USTRA, ente capofila in collaborazione con UFT e ARE.

In seconda battuta l'Ufficio intende preparare un progetto di consultazione per creare le condizioni giuridiche necessarie allo svolgimento degli esperimenti pilota.

Per informazioni: Servizio stampa dell'USTRA, 058 464 14 91; media@astra.admin.ch