

Presentazione del progetto «Via libera»

Conferenza stampa

Bellinzona, 3 maggio 2018

Repubblica e Cantone Ticino

Dipartimento delle istituzioni
Polizia cantonale
Ufficio federale delle strade



Norman Gobbi

Consigliere di Stato e Direttore del Dipartimento delle istituzioni

Dipartimento delle istituzioni



Perché il progetto «Via libera»?

Dal 2011 al 2017 l'autostrada A2 è stata teatro di **una media di circa 150 incidenti all'anno** sulla tratta a sud di Rivera: un dato significativo, specialmente in ragione del fatto che una collisione nelle ore di punta provoca spesso il collasso della mobilità in ampie zone del Cantone



Obiettivo del progetto



**Ridurre i tempi di
intervento delle forze
dell'ordine in caso di
incidenti sulla rete
autostradale**

Come lo faremo?

Il progetto «Via libera» da solo non potrà fare la differenza

Per intervenire con prontezza nei momenti di crisi maggiore occorrerà una combinazione fra diverse misure:

- aggiornamento delle convenzioni per il soccorso stradale
- campagne di prevenzione e sensibilizzazione



Matteo Cocchi

Comandante della Polizia cantonale

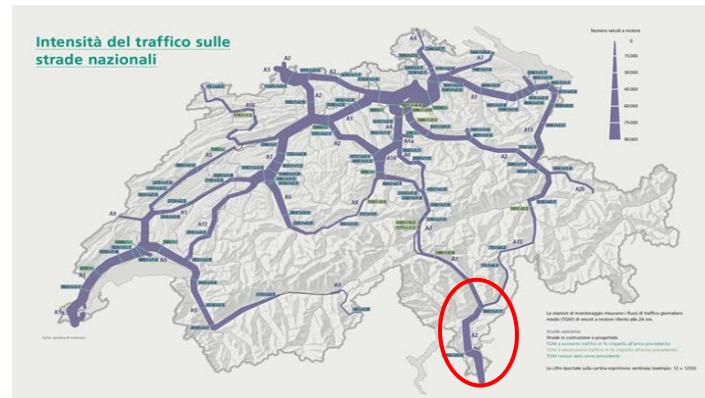
Dipartimento delle istituzioni



Un accorgimento puntuale

In questi anni il flusso di traffico è notevolmente aumentato, giungendo a una situazione di collasso ogni qualvolta si verifica un intoppo

Con queste misure si vuole **ridurre i tempi d'intervento per cercare di ripristinare la situazione** viaria in caso di panne o incidente sulla A2, intensificando al contempo la presenza preventiva e repressiva di pattuglie



Obiettivi delle misure

La Polizia cantonale garantisce la presenza di **pattuglie «dedicate» in autostrada** negli orari di maggior traffico sulla base di un progetto pilota in collaborazione con USTRA

L'obiettivo è **agire tempestivamente dove possibile** e liberare il campo stradale in tempi brevi

Lavoro di squadra tra utenza, polizia cantonale, enti *luci blu*, ufficio tecnico IV e soccorso stradale



Servizio di soccorso stradale

Rinnovo delle convenzioni per il servizio di **soccors stradale** di veicoli leggeri e veicoli pesanti

L'obiettivo è di **ottimizzare** e ancor meglio coordinare questo importante aspetto dell'interventistica

L'accessibilità al luogo
dell'incidente o della panne per i mezzi di soccorso prioritari e del soccorso stradale è fondamentale



Collaborazione da parte dell'utenza

Richiamo alle campagne di prevenzione già attive e mirate a diminuire le fonti del problema



Stop a messaggi e selfie alla guida
... e se proprio dovete telefonare
usate un dispositivo mani libere!



Guido Biaggio

Vicedirettore e Capodivisione Infrastruttura stradale est

Ufficio federale delle strade



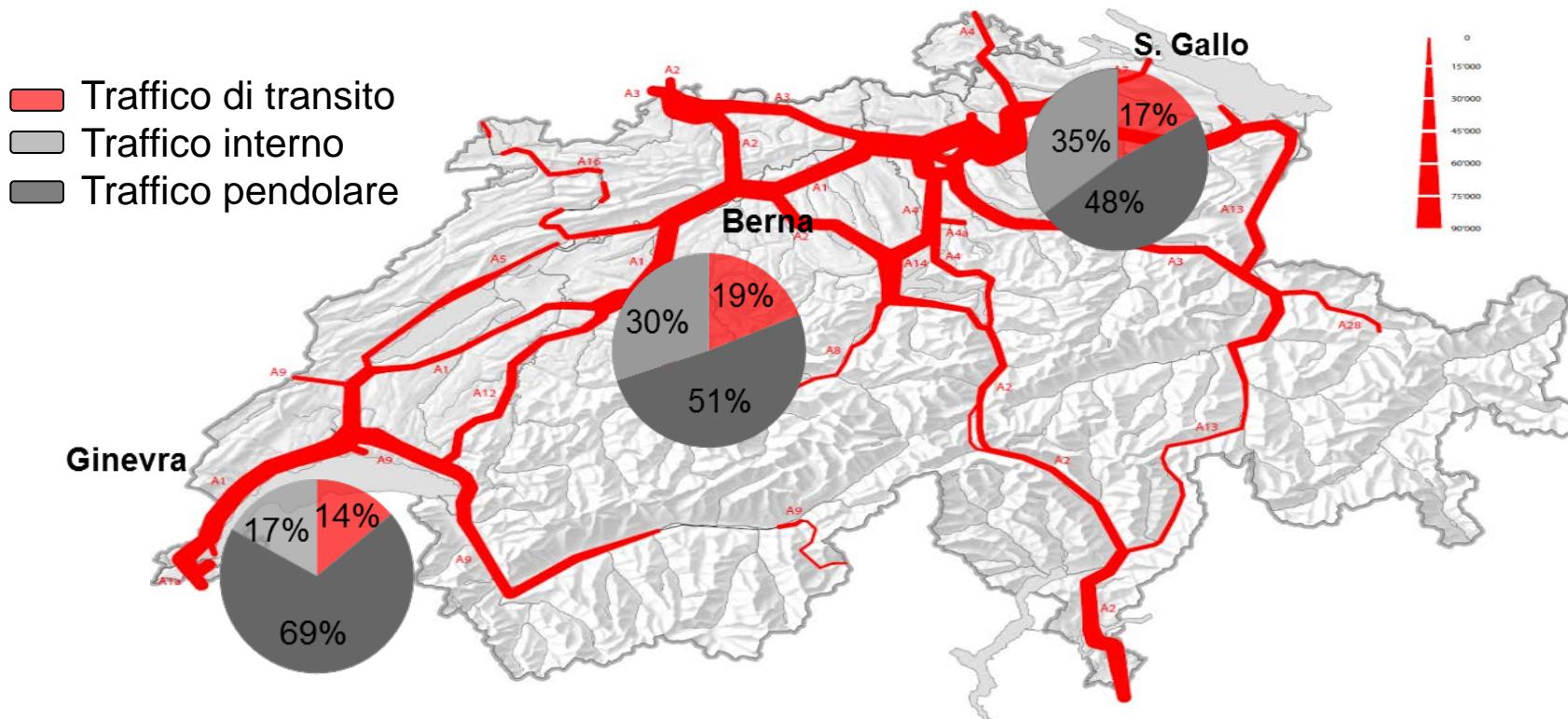
Sommario

1. Agglomerati sotto la lente
2. Viabilità sulle strade nazionali
3. Interventi a breve e lungo termine
4. Progetto pilota «Via libera»

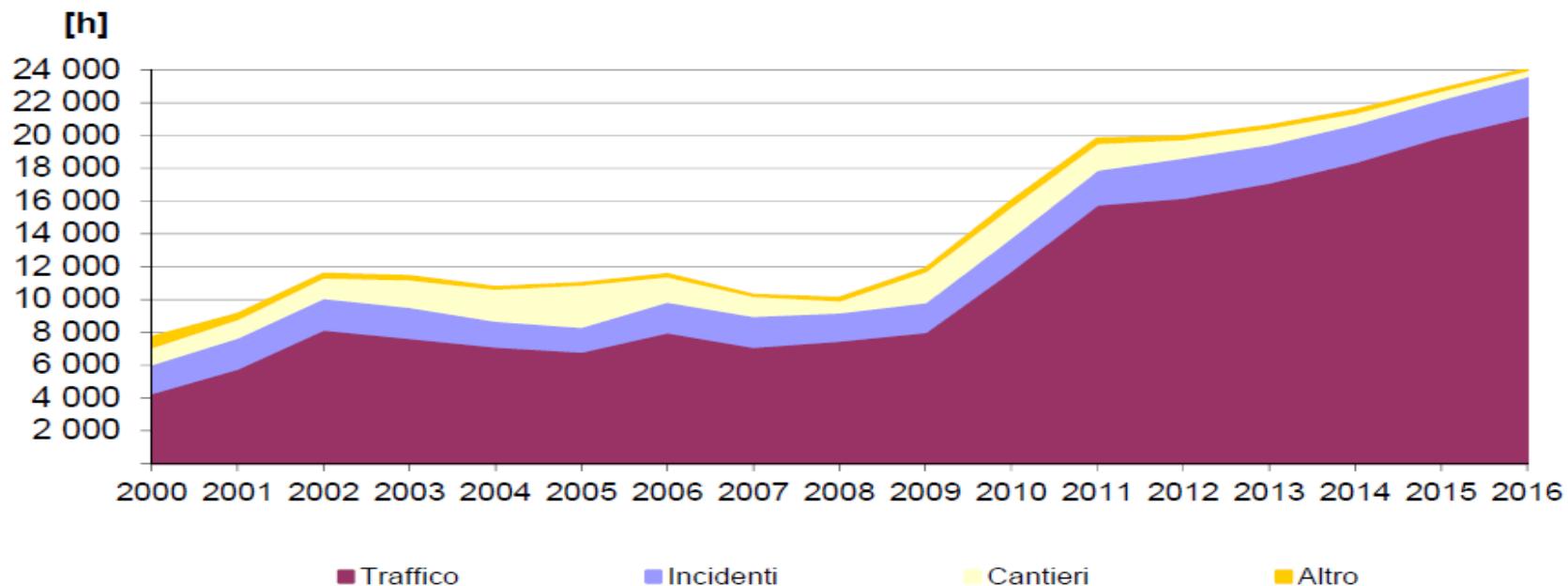


Agglomerati sotto la lente

Strade nazionali = Sistema di drenaggio



Viabilità sulle strade nazionali (1/4)



■ Traffico

■ Incidenti

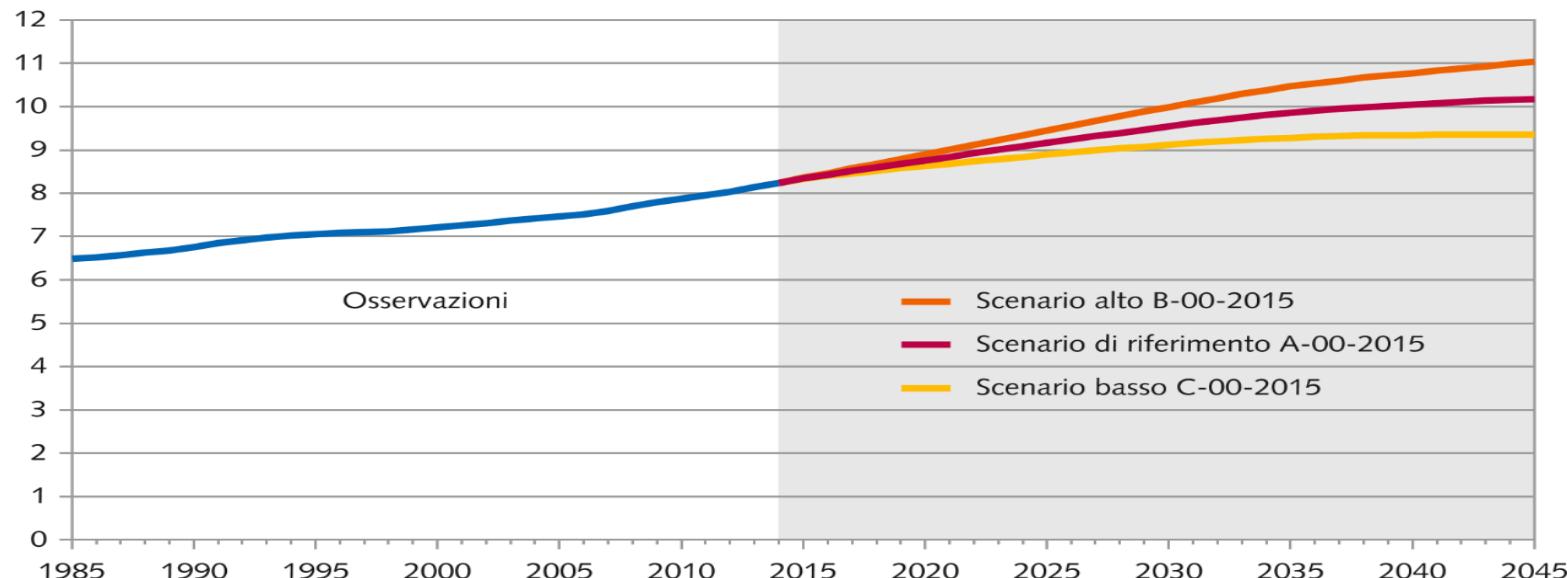
■ Cantieri

■ Altro

Viabilità sulle strade nazionali (2/4)

Evoluzione della popolazione residente permanente

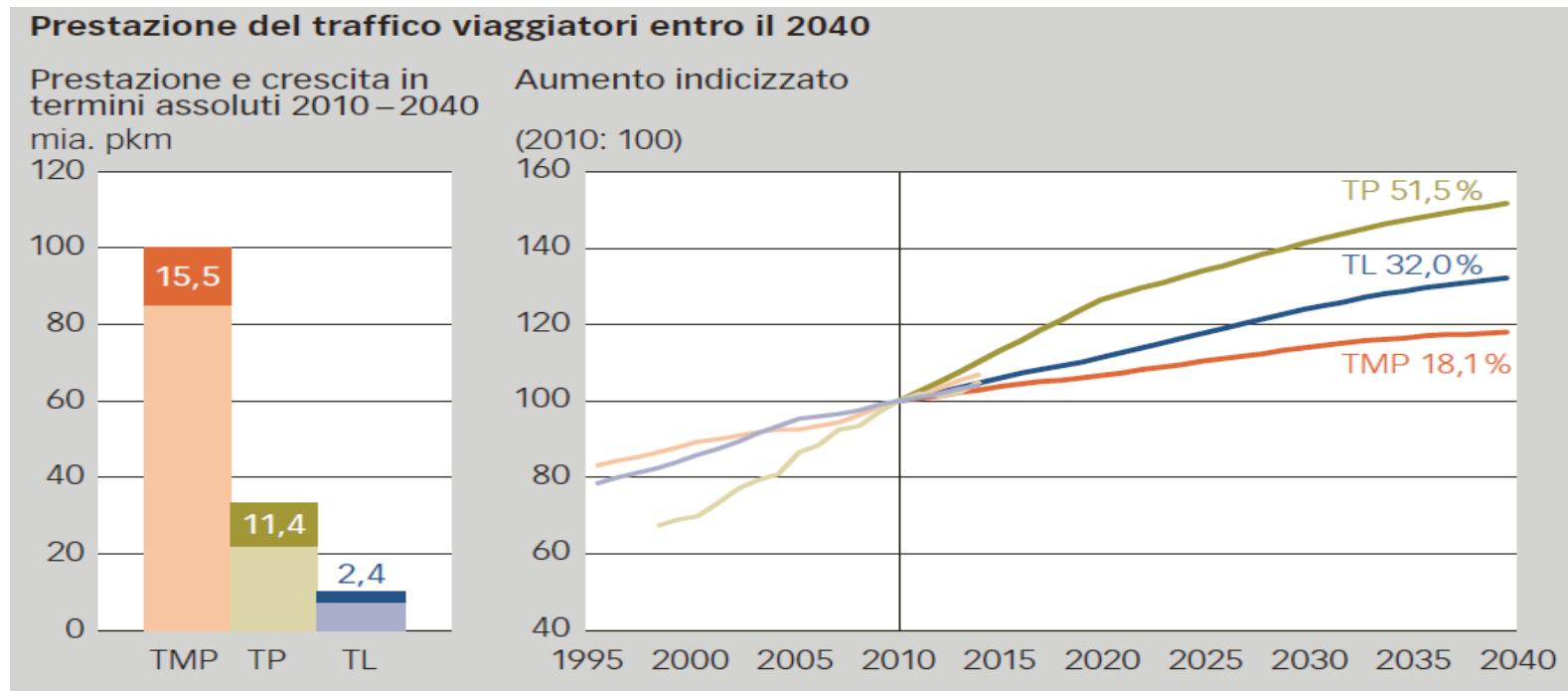
Secondo i 3 scenari di base alla fine dell'anno, in milioni



Fonte: UST – SCENARIO

© UST, Neuchâtel 2015

Viabilità sulle strade nazionali (3/4)



Viabilità sulle strade nazionali (4/4)

- Dal 1990 ad oggi il traffico è più che raddoppiato
 - A1, Wallisellen (ZH): 140'000 veicoli/giorno
 - A2, Lugano: 74'000 veicoli/giorno

Entro il 2040 circa 385 chilometri di strade nazionali, ovvero il 20% della rete, saranno regolarmente congestionati (fonte: ARE)
- La rete delle strade nazionali, realizzata negli anni 60-70, è sovente sovraccarica nelle ore di punta negli agglomerati
- Incidenti e panne nelle ore di punta creano ulteriori disagi
 - Dati incidenti 2017
 - Sulle autostrade: 7'604
 - Sulla A2: 266

Interventi – a lungo termine

Ampliamento dell'infrastruttura (corsie supplementari) e PUN

- Programma di sviluppo strategico strade nazionali del Consiglio federale
 - Progetti di ampliamento per un totale di 28,5 mila franchi
 - Finanziamento possibile grazie al FOSTRA
 - Terza corsia A2 Lugano-Mendrisio, orizzonte realizzativo 2040



Interventi – a breve termine

Miglioramento gestione del traffico e dell'utilizzo dell' attuale rete

Un gruppo di lavoro analizza e valuta possibili interventi, alcuni già operativi

- Sistema di gestione dinamica dei limiti di velocità e segnalazione pericoli (GHGW) – A6, Berna-Thun e Buchrain – Rütihof - A14

In Ticino

- Incremento cancelli d'entrata e passaggi di carreggiata ad apertura rapida per facilitare le operazioni di soccorso e sgombero
- Gestione coordinata del traffico Chiasso – Lugano (dal 2019)

Progetto «Via libera»

USTRA finanzierà il progetto al 100% con i seguenti obiettivi

- Migliore utilizzo delle capacità della rete
- Fluidificazione traffico con conseguente effetto calmiere
- Riduzione dei disagi al traffico dovuti a incidenti, vetture in panne, eccetera
- Miglioramento dell'informazione sulla situazione del traffico
- Se i risultati saranno soddisfacenti, verrà valutata l'introduzione anche su altre tratte

In Gran Bretagna, Olanda, Italia e Austria progetti simili hanno ottenuto buoni risultati

Norman Gobbi

Consigliere di Stato e Direttore del Dipartimento delle istituzioni

Dipartimento delle istituzioni



Conclusione

*Per un Ticino
più sicuro
e accogliente*

Anche sulla rete
stradale e autostradale

Domande

