Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia
e delle comunicazioni DATEC
Al Signor Consigliere federale Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Berna

Invio elettronico: tramite konsultationen@bav.admin.ch

Berna, 8 ottobre 2026 / DK

Procedura di consultazione «Gestione intermodale delle esigenze di mobilità: Trasporti '45»

Presa di posizione dell'Automobil Club Svizzero ACS

Persona di contatto per eventuali domande:
Simone Gianini, Presidente centrale dell'Automobil Club Svizzero ACS
simone.gianini@acs.ch Tel.: 076 679 22 44

Egregio Signor Consigliere federale Rösti,
Egregi Signore e Signori,

vi ringraziamo per l'invito a presentare le nostre osservazioni nell'ambito della procedura di consultazione sopra citata.

In qualità di membro di «strasseschweiz», l'ACS sostiene la presa di posizione di quest'ultima sui singoli punti del progetto. I seguenti aspetti rivestono **particolare importanza per i nostri soci**, motivo per cui desideriamo qui sottolinearli brevemente:

Considerazioni generali:
In linea di principio, l'ACS **accoglie con favore la pianificazione infrastrutturale coordinata e trasversale ai diversi modi di trasporto** prevista dal Consiglio federale, affinché la rete stradale, quella ferroviaria e i trasporti negli agglomerati possano svilupparsi in modo sinergico e contribuiscano così, nell'ottica di una visione globale dei trasporti, a **soddisfare le esigenze di mobilità in Svizzera**.
Non va tuttavia trascurato **il ruolo centrale che la nostra infrastruttura stradale riveste per l'economia e la popolazione**, nonché per **il trasporto merci e la sicurezza del nostro approvvigionamento**.
Il progetto si concentra in primo luogo sul **potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria**. Considerando che **il 72% dei chilometri-persona percorsi annualmente è attribuibile al**

trasporto individuale motorizzato (TIM) e alla strada e che **il 45% del TIM e il 72% del trasporto merci si svolgono sulla rete delle strade nazionali**, che rappresenta solo **il 3% dell'intera rete stradale svizzera**, risulta evidente **l'importanza fondamentale di questa infrastruttura per il funzionamento del sistema globale dei trasporti e per la mobilità in Svizzera**.
Poiché la rete delle strade nazionali rappresenta solo il 3% dell'intera rete stradale svizzera, **l'importanza attribuita al potenziamento dell'infrastruttura stradale risulta invece insufficiente**.
L'ACS si impegna affinché **i singoli mezzi di trasporto non vengano messi gli uni contro gli altri**. Questo principio dovrebbe essere seguito anche nell'ambito del progetto **«Trasporti '45»**.
Chiediamo pertanto **un approccio più equilibrato tra il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria e quello dell'infrastruttura stradale**.

Nel documento sottoposto a consultazione rileviamo la mancanza di un'adeguata considerazione dei **progressi tecnologici e dei miglioramenti** che potrebbero influenzare in modo determinante la gestione del traffico **entro il 2045 e oltre**.
A titolo esemplificativo, si richiama la **guida automatizzata**, che potrebbe apportare miglioramenti significativi nell'**utilizzo delle capacità infrastrutturali esistenti** entro il 2045, soprattutto, ma non esclusivamente, nel settore del **trasporto pubblico**.
Chiediamo pertanto che anche queste opportunità siano adeguatamente considerate negli **studi e nelle conclusioni**, affinché il potenziale delle innovazioni tecnologiche per un utilizzo più efficiente delle infrastrutture esistenti sia debitamente integrato nella **pianificazione dei trasporti a lungo termine**.

Collegamento tra i programmi di ampliamento :
L'ACS chiede **un collegamento coerente e sistematico** tra i progetti relativi alle strade nazionali e i programmi d'agglomerato. Ciò è particolarmente importante alla luce del fatto che, secondo l'Ufficio federale di statistica, il **72% dei chilometri-persona in Svizzera viene percorso su strada** e che **un terzo delle tratte effettuate con i mezzi pubblici si svolge su strada**.
A ciò si aggiunge che, secondo le statistiche finanziarie della Confederazione, anche **il traffico pedonale e ciclabile è attribuito al vettore stradale**, poiché si svolge sulla rete stradale.
Poiché le strade nazionali e il traffico d'agglomerato fanno parte dello stesso sistema di trasporto ed entrambi sono finanziati attraverso **il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA)**, l'ACS ritiene che anche le relative **decisioni politiche debbano essere coordinate.**
Una visione globale dei trasporti è credibile soltanto se la realizzazione delle strade nazionali e i programmi d'agglomerato sono collegati tra loro sia sul piano politico **sia sul piano dei contenuti.**
La proposta congiunta deve riflettere questa visione globale anche a livello politico. Le decisioni relative ai progetti delle strade nazionali e ai programmi d'agglomerato devono pertanto essere **formalmente collegate ed esaminate congiuntamente**, affinché l'approccio globale e trasversale ai diversi modi di trasporto non si limiti alla fase di pianificazione, ma trovi riscontro anche nelle **decisioni politiche.**

Per quanto riguarda l'aumento della capacità stradale mediante l'utilizzo della corsia d'emergenza e l'introduzione di riduzioni puntuali e temporanee dei limiti di velocità, **mancano prove sufficienti della loro efficacia**. Non è infatti adeguatamente documentato di quanto tali misure consentirebbero di aumentare la capacità stradale, né per quanto tempo potrebbero risultare efficaci.
Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), rispettivamente **l'Ufficio federale delle strade (USTRA),** deve pertanto presentare **dati precisi e verificabili sull'efficacia di tali misure** prima che queste possano essere prese in considerazione come alternative ai progetti di potenziamento delle infrastrutture stradali.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte**, l'ACS si oppone anche alla cancellazione dei 31 progetti dal Programma strategico di sviluppo delle infrastrutture (STEP)**. Chiede che **la pianificazione dei progetti interessati prosegua** e che questi vengano realizzati non appena avranno raggiunto un grado di maturità sufficiente per l'attuazione. Chiede inoltre che, nella valutazione delle varianti di potenziamento e delle misure sostitutive, siano inclusi anche i costi conseguenti alla mancata realizzazione dei progetti di ampliamento.
Oltre agli effetti diretti sulla capacità stradale, occorre considerare in particolare le conseguenze a lungo termine in termini di traffico di deviazione, sicurezza stradale, sicurezza dell'approvvigionamento e resilienza della rete. Finora, questi aspetti non sono stati adeguatamente presi in considerazione.
Contestualmente, trasmettiamo il questionario debitamente compilato. In qualità di rappresentanti degli interessi delle automobiliste e degli automobilisti, vi esponiamo principalmente la nostra posizione sul Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (STEP) e sul Programma Traffico d'agglomerato. Per quanto riguarda i singoli programmi d'agglomerato e i progetti stradali, rinviamo inoltre alle prese di posizione separate delle nostre sezioni ACS.

Vi ringraziamo anticipatamente per l'attenzione e per aver preso in considerazione la nostra presa di posizione. Restiamo volentieri a disposizione per eventuali domande o chiarimenti.

Cordialmente,

Automobile Club Svizzero

David Kalensky
Segretario generale

L' ACS
L'Automobile Club Svizzero (ACS) è stato fondato il 6 dicembre 1898 a Ginevra ed è un'associazione di circa 95'000 automobiliste e automobilisti svizzeri, che si impegna a tutelare gli interessi legati alla politica dei trasporti, all'economia, al turismo, allo sport e ad altre questioni connesse al traffico privato motorizzato. L'ACS presta particolare attenzione alla legislazione sul traffico stradale e alla sua applicazione, impegnandosi per la sicurezza stradale.