

Come la mobilità pubblica in Svizzera è diventata “in” - anche grazie alle invenzioni italiane

Convegno “Settimana europea
mobilità” sabato 21 settembre 2019
Petriolo Terme
Walter Finkbohner; IgöV Zurigo

**Svizzera anni 1970: l'auto era sempre più vincente,
ma dal 1982 è arrivata l'alternativa.. che vince oggi**

1. La situazione attuale in Svizzera: più del 70% degli abitanti sono clienti assidui
 2. Come siamo arrivati dalle difficoltà negli anni 1970/80 al successo: idee, visione e realizzazione.
 3. Investimenti per strade (nazionali) e ferrovie in ugual misura
-
1. Come prepararsi per il futuro?

Negli anni 1970 a Zurigo: se non investiamo in una mobilità migliore non avremo più aria..



Apokalypse im Tram

Mensch und Tier leiden unter der schlechten Luft. Dennoch hält die Mutter an ihrer autoritären Erziehung fest. Die zeitkritische Fotomontage macht sich für den Umweltschutz stark. (1971-1980, Schweizerisches Sozialarchiv)

1. Quale la soluzione?

- Occorre una visione globale e trovare soluzioni semplici per consentire una “catena di viaggio” comodo, affidabile e a buon prezzo – per le persone che viaggiano con treni, trenini, bus, tram e/o battelli

Occorre una mobilità integrata per tutto il paese

- 1. Offrire partenze frequenti, servizi puntuali ed affidabili coincidenze garantite
- 2. Mettere a disposizione Stazioni, fermate e “mezzi” comodi ed accoglienti
- 3. Organizzare connessioni più veloci possibile da A a B (sistema dei nodi)
- 4. Facilitare al massimo l’acquisto del biglietto, con un costo adeguato e senza prenotazione obbligatoria: i treni si possono allungare, mentre gli aerei no..

1. Il successo:

Horgen 22'500 abitanti, 20 min da Zurigo 248 treni S-Bahn Diretti e S al giorno, 280 bus locali/regionali





Il treno per tutti, a due passi dal bus in 6 direzioni + battelli

Cantone Zurigo, 1,4 mio abitanti e 1,8 mio viaggiatori al giorno Copertura costi al 70%

Anche nei treni regionali: spazio e tranquillità,
nelle stazioni rampe, non ascensori



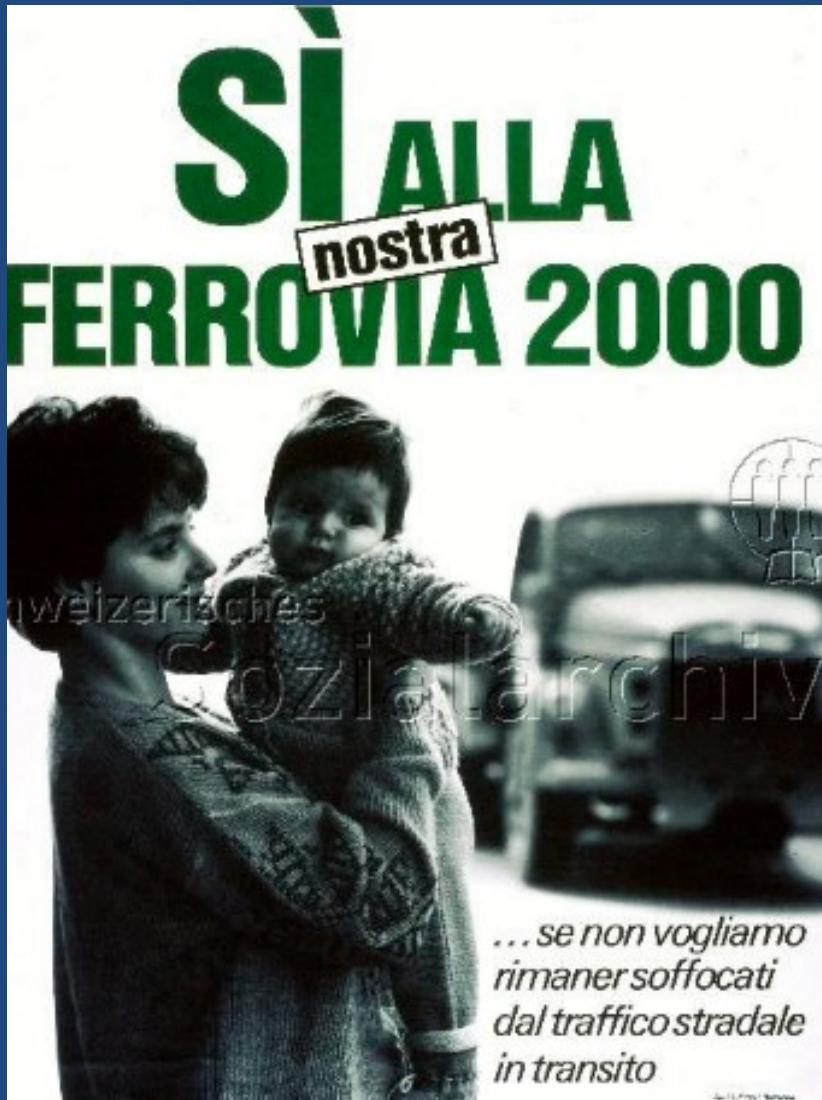
2. La mobilità in Svizzera: si viaggia in continuo, le autostrade quasi gratis, biglietti integrali e semplici

| | | |
|----------------------------|-----------------|------|
| In auto* | 10'300 km | anno |
| In aereo | 9'000 km | " |
| In treno, tram, bus | 4'500 km | " |
| A piedi | 500 km | " |
| In bici | 300 km | " |
| In moto | 200 km | " |

*Benzina a poco prezzo, Autostrade quasi gratis con uscite ogni 3 km

Oggi: 4 mio su 7 mio abitanti Hanno un
“abbonamento generale” per 250 imprese. Non esiste
treno con prenotazione obbligatoria (salvo Glacier-
Express)





2. Come siamo arrivati ..

L'idea del 1987 era di fissare delle stazioni "nodo" alla distanza di 30 o 60 minuti in tutta la Svizzera, in cui treni e bus s' incontrano e assicurano coincidenze.

Ciò voleva dire investire per abbreviare le distanze tra Berna e Zurigo e la Svizzera romanda ... e anche qui c'entra l'ingegnosità italiana

La votazione popolare fu positiva: 57% (6.12.1987)

**Una invenzione Svizzera? Nel 1970 l'Azienda di
mobilità di Arezzo proponeva un nuovo servizio ...**

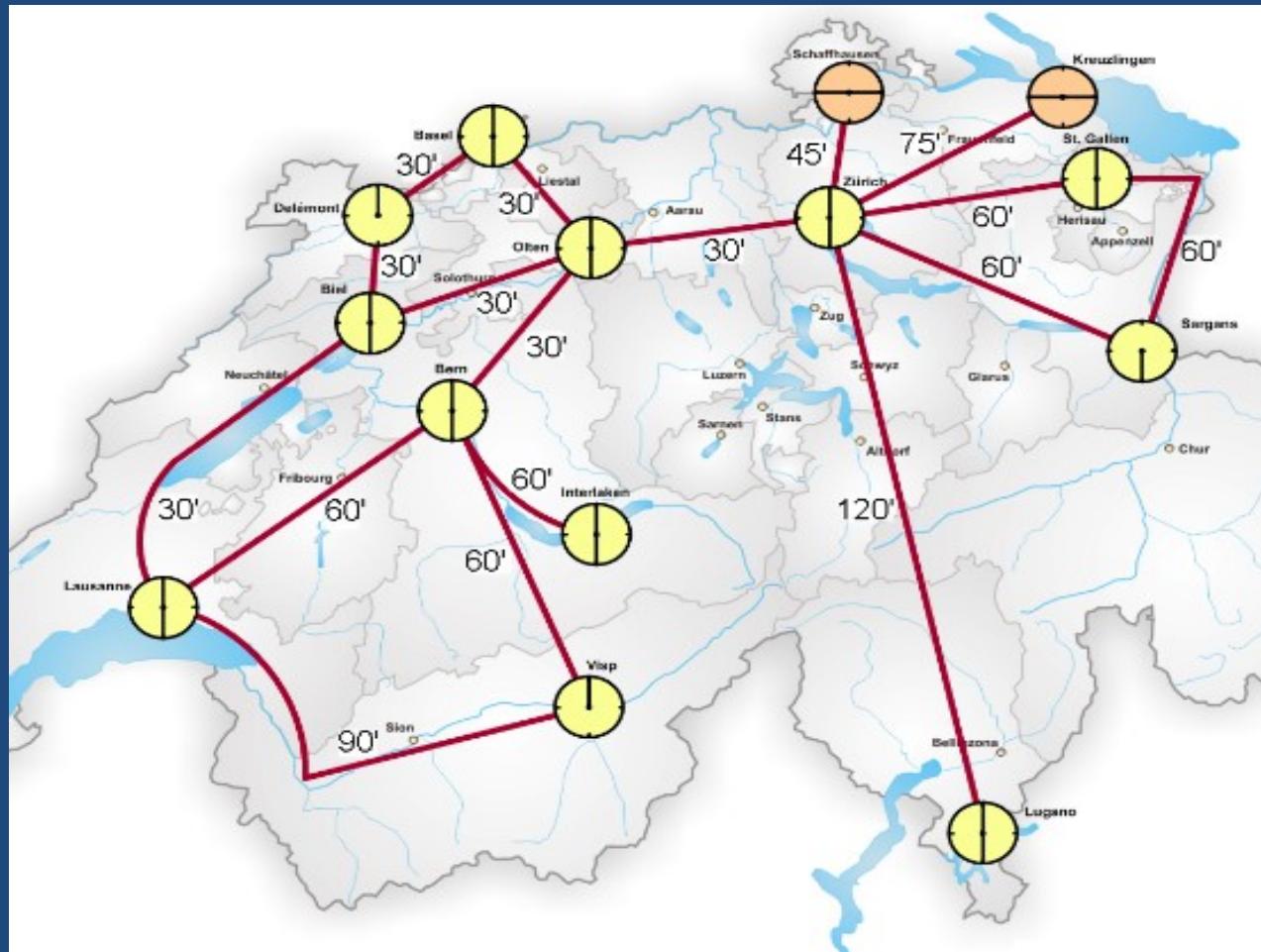
**I nuovi pullman, dotati del sistema di riscossione automatica e
mediante una più razionale utilizzazione del personale, consentiranno
più frequenti «passaggi» tali da offrire ai cittadini concreti vantaggi
con un servizio di trasporto pubblico rapido e moderno.**

**Gli intervalli tra le corse, da 30' - 40' - 60', saranno ridotti a 10' -
20' - 30'.**

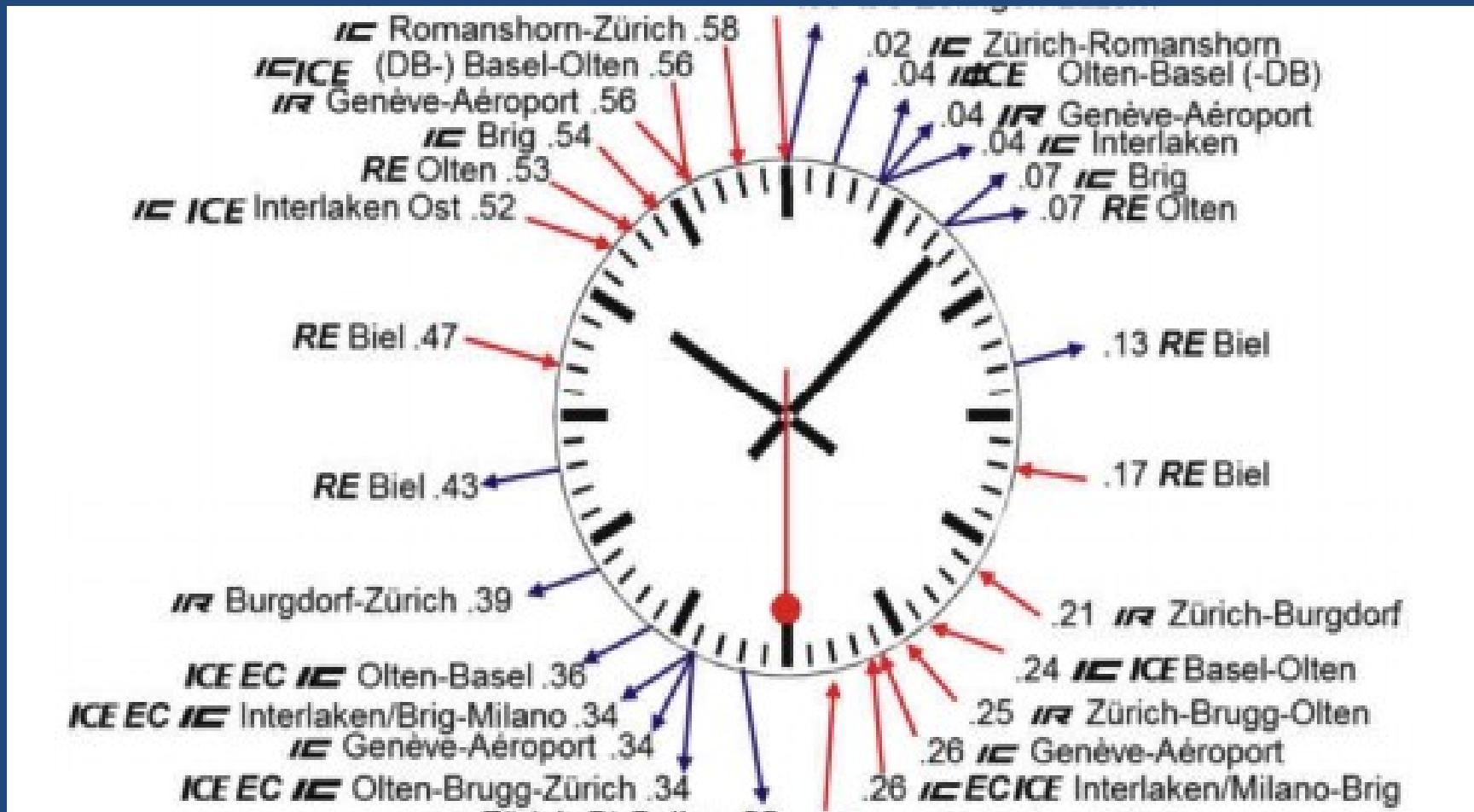
Anche nelle costruzioni di AV/AC l'Italia era la prima della classe: ha cominciato a costruire l'AV/AC nel 1970 e ne dimostravano il valore. Per “Ferrovia+Bus 2000” era la base per le grandi Gallerie Alpine tra il 2007 e 2020



La soluzione più valida per noi e nel medesimo tempo economica: orario cadenzato nazionale elvetico (dal 1982), un mezzo ogni ora, ogni 30 minuti e nei grandi centri ogni 15 minuti . Votazione del 1987



L'esempio di Berna: coincidenze strette ma possibili. L'esempio è valido anche per tutta la Svizzera...



Importante:

E` l'offerta viaggiatori e merci che
“commissiona” alla
Infrastruttura di adeguare i nodi e
linee alle loro esigenze,
sempre a medio e di lungo
termine

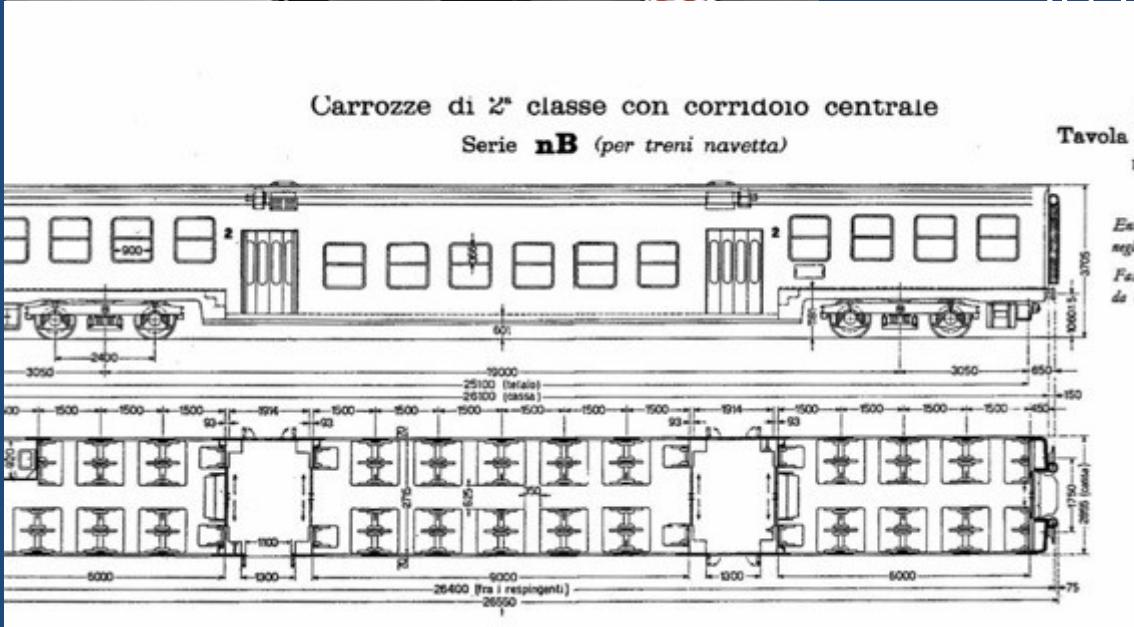
Prima di costruire nuove linee, la soluzione del 1992 era il pendolino (FS ETR 400 = 1974) che, come SBB ICN, viaggiava ad orario cadenzato..



Ed ecco quello che abbiamo copiato dall'Italia: adeguare l'offerta dei mezzi alla richiesta del pubblico, con lo splitting



Adeguare i posti disponibili dei treni con lo splitting, FS dal 1956. Aggiungere e togliere mezzi durante il giorno

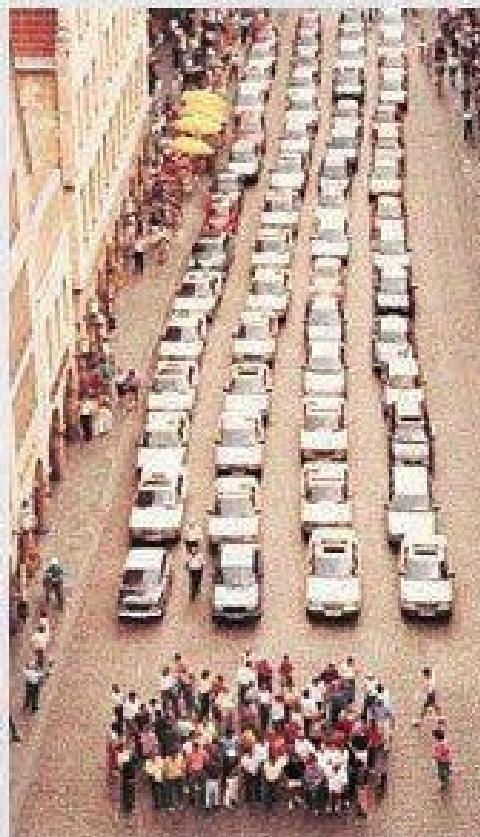


Ingressi/uscite più
comode
(handicap/carrozzel
le bambini) e
abbreviare le
fermate .. FS dal
1967

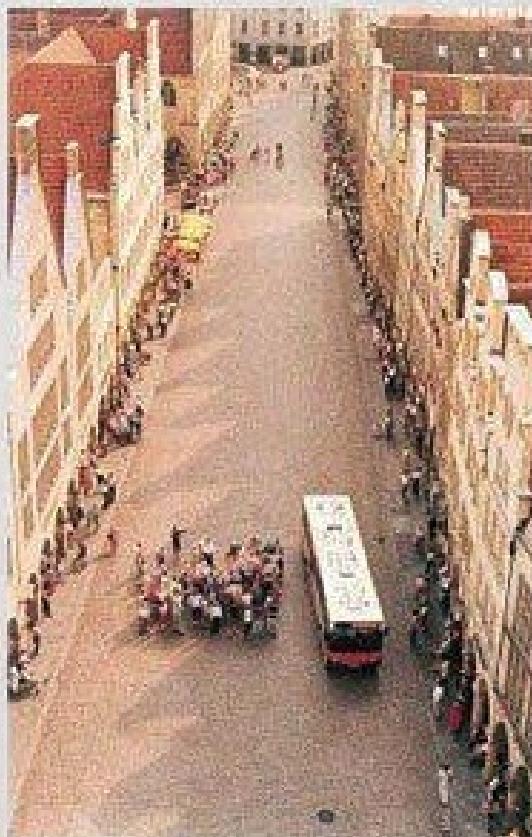
3. Con investimenti alla pari strada/ferrovia non si va avanti: una indicazione per il futuro



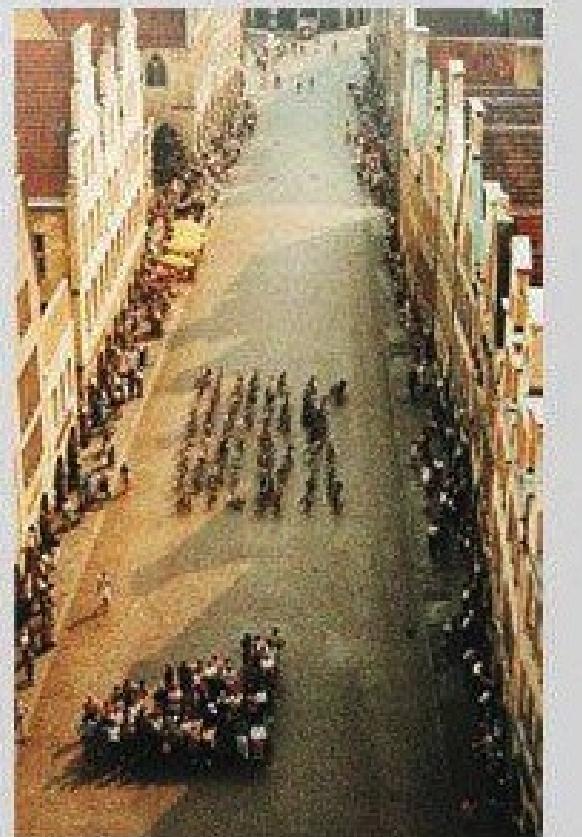
Sempre più domanda di mobilità.. Dove dobbiamo investire, visto che anche le auto elettriche e quelle autonome hanno bisogno di molto spazio? Come le risorse terrestri, anche il suolo non è rinnovabile!



car



bus



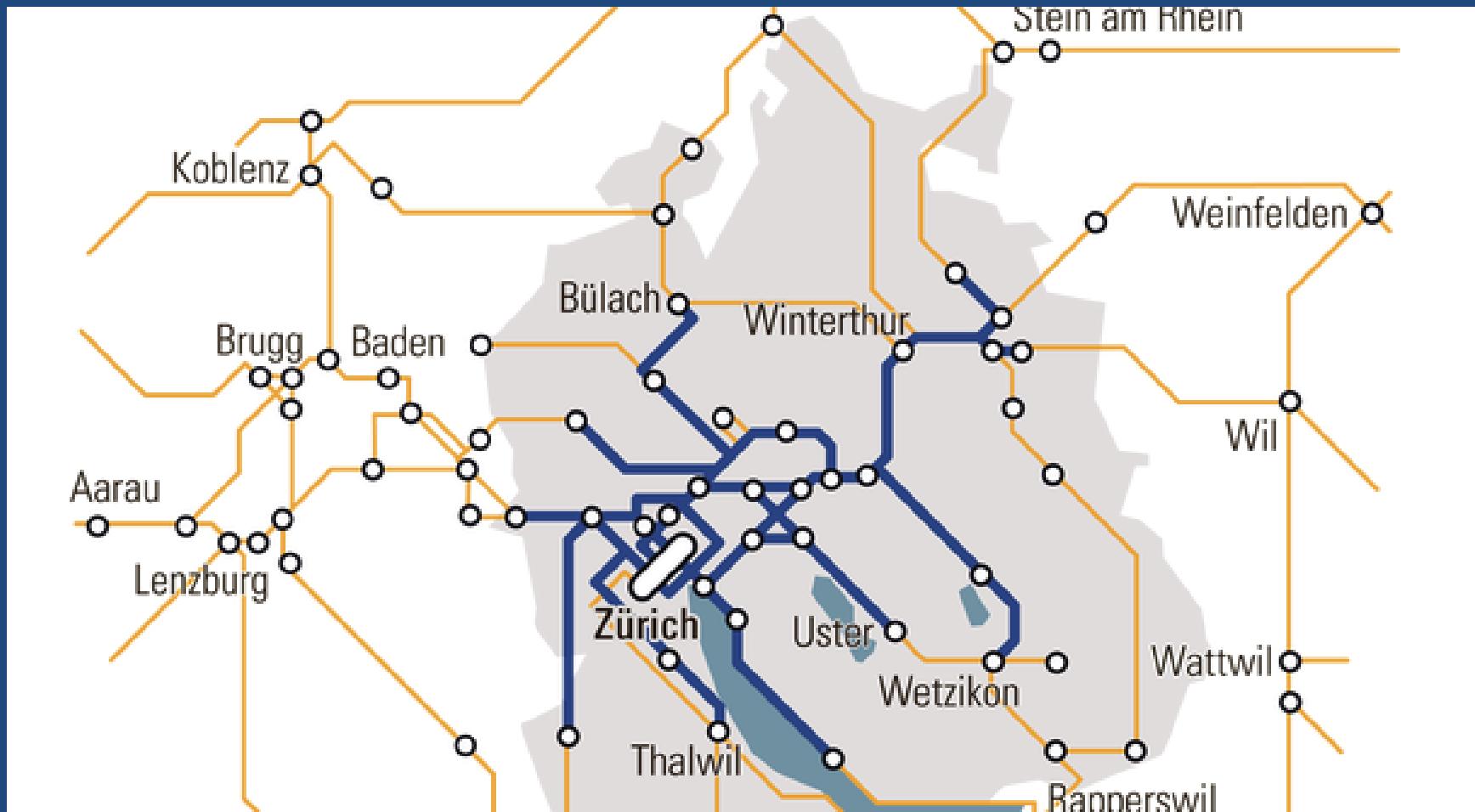
bicycle

In città: priorità a tram e bus (a Zurigo dal 1976)

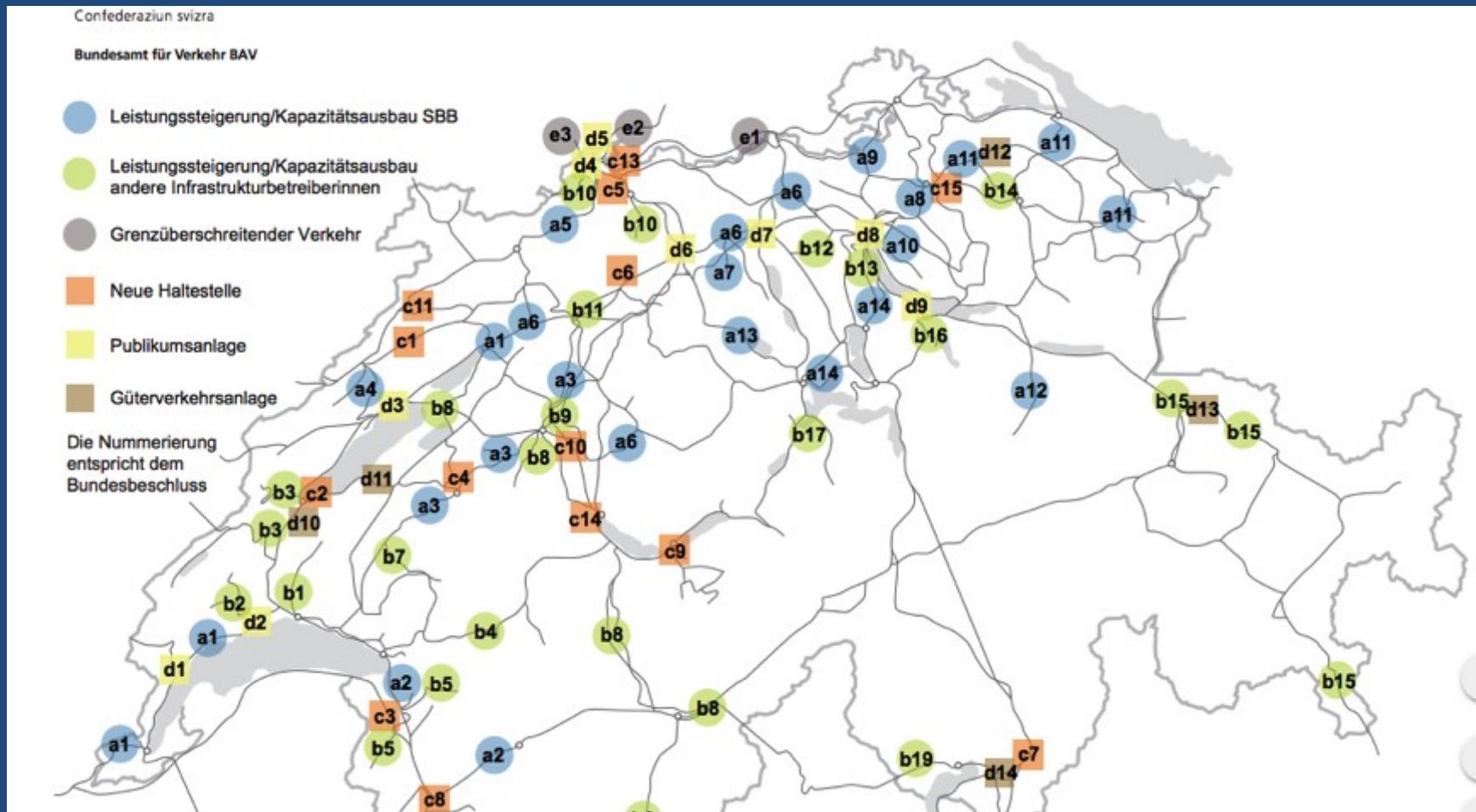


S-Bahn Zurigo: rete cittadina

con i due passanti e cadenza minima a 90 secondi – treni tipo metro



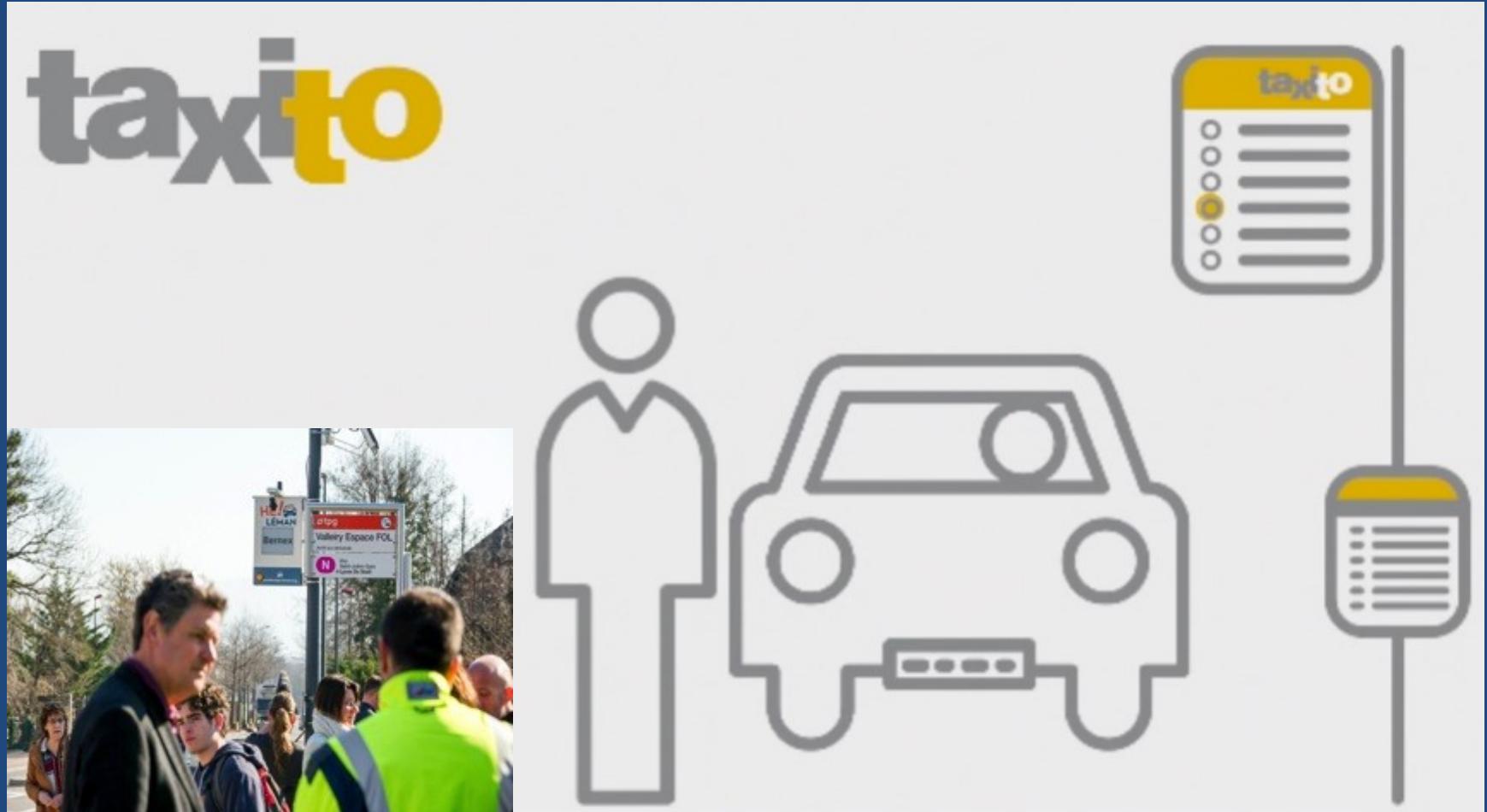
La pianificazione per tutta la Svizzera fino al 2035, 13 mia CHF: per tutta la intermodalità: treni/tram/bus ecc.



Sul primo passante di Zurigo: cadenzamento a 90 secondi



In campagna, dove ci sono meno mezzi, taxito permette un “autostop strutturato”; nell’agglomerazione di Lucerna, Ginevra, Seetal, Coira, porta vantaggio anche per le corse di linea:
aumento viaggiatori ca. 20%







Le ferrovie alpine, i famosi “trenini” sono compresi nel programma 2035 – ma ogni impresa è attiva nel mercato singolarmente



Il trenino rosso del Bernina, Ferrovia Retica, da St. Moritz a Tirano: previsto un forte sviluppo

Il “trenino verde delle Alpi BLS,” da Domodossola al Vallese/Regione Jungfrau-Aletsch(UNESCO)

Ogni due ore: da Domodossola verso la regione Jungfrau-Aletsch con il “trenino verde delle Alpi”



Il Trenino Verde delle Alpi motore della mobilità ecologica tra l'Ossola ed il Vallese*

**Dall AD all' ultimo collaboratore è importante
pensare che si è al servizio della Comunità, se non ci si mette
“ il cuore” si è al posto sbagliato..**





Chiara
usa l'auto
il meno
possibile

Eni + Chiara
è meglio di Eni.

NSIEME ABBIAMO UN'ALTRA ENERGIA



Ma chi ascolta Chiara? Nelle citta medie in Francia (ed Italia) regnano auto e moto: venerdi 14 settembre ore 18 ad Ajaccio, tutti fermi – **malgrado forti investimenti per le strade**



È mai possibile che la gente abbia solo ruote invece delle gambe? – è proprio convinta che debba essere così?

Ci vogliono persone impegnate in politica ed esperti nei media, che sanno come si organizza la mobilità pubblica sia su ferro che gomma/acqua/aria ecc.

Solo norme, divieti e regolamenti frenano lo sviluppo di una visione di mobilità pubblica vicina alla gente ed importantissima per l'economia nazionale!

The image displays two screenshots of Swiss transport websites. The left screenshot is for IGÖV Zürich, featuring a header with a boat, a tram, and a train, followed by a main content area with a banner for the first Züri-Tram route and a news item about HGV connections. The right screenshot is for Bahnjournalisten Schweiz, showing a header with a colorful striped background and a main content area featuring a large image of a train at a station and a login form for members.

IGÖV Zürich

Willkommen bei der IGÖV Zürich

Erstes Züri-Tram über die Zürcher Stadtgrenze!

Etwas mehr HGV zur Anbindung von Zürich

BAHNJOURNALISTEN SCHWEIZ

Journalistes et Porte-Paroles des Transports publics

**Ed ora avanti per una
mobilità migliore - a
vantaggio di tutti!**