

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 ...

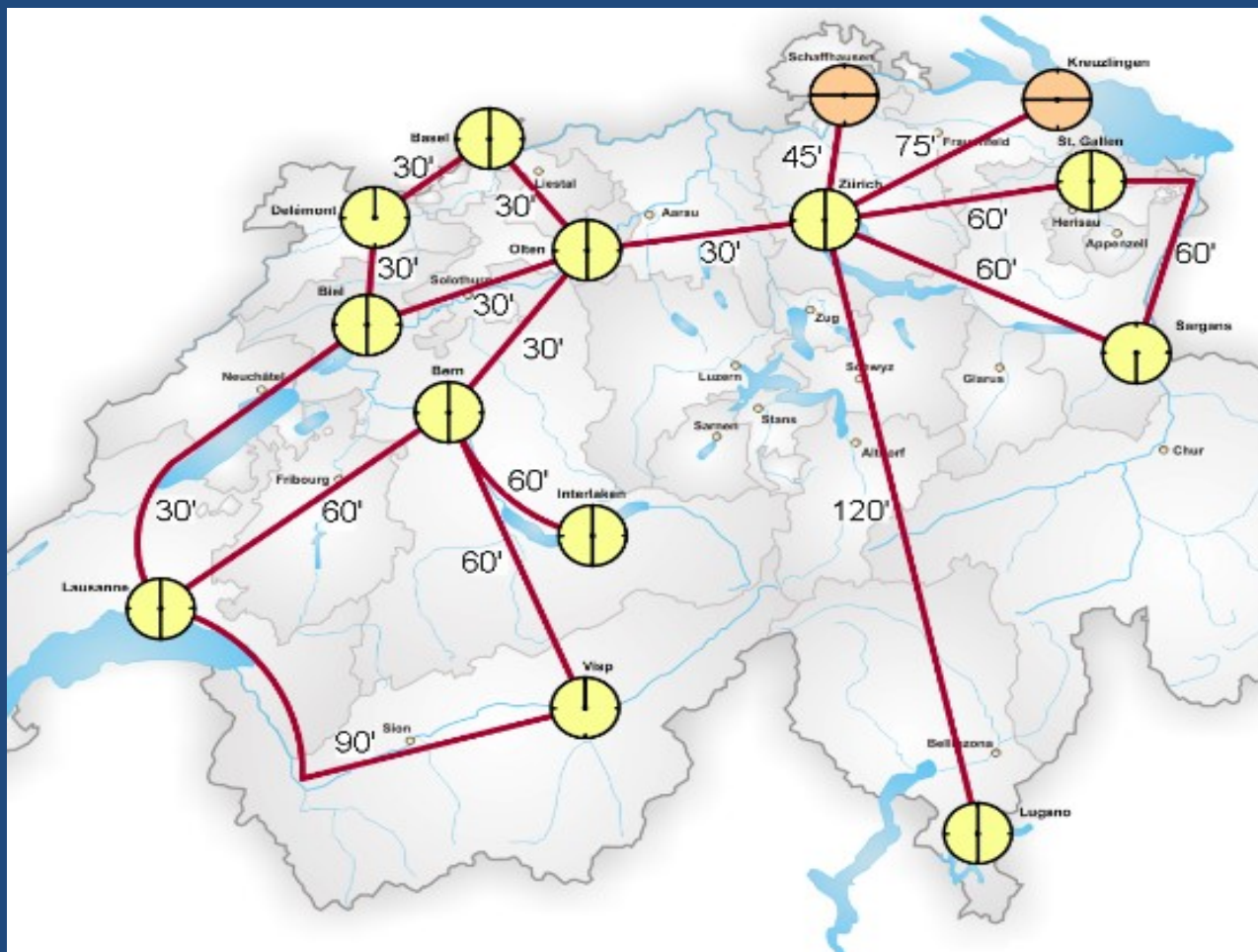
I nuovi pullman, dotati del sistema di riscossione automatica e mediante una più razionale utilizzazione del personale, consentiranno più frequenti «passaggi» tali da offrire ai cittadini concreti vantaggi con un servizio di trasporto pubblico rapido e moderno.

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

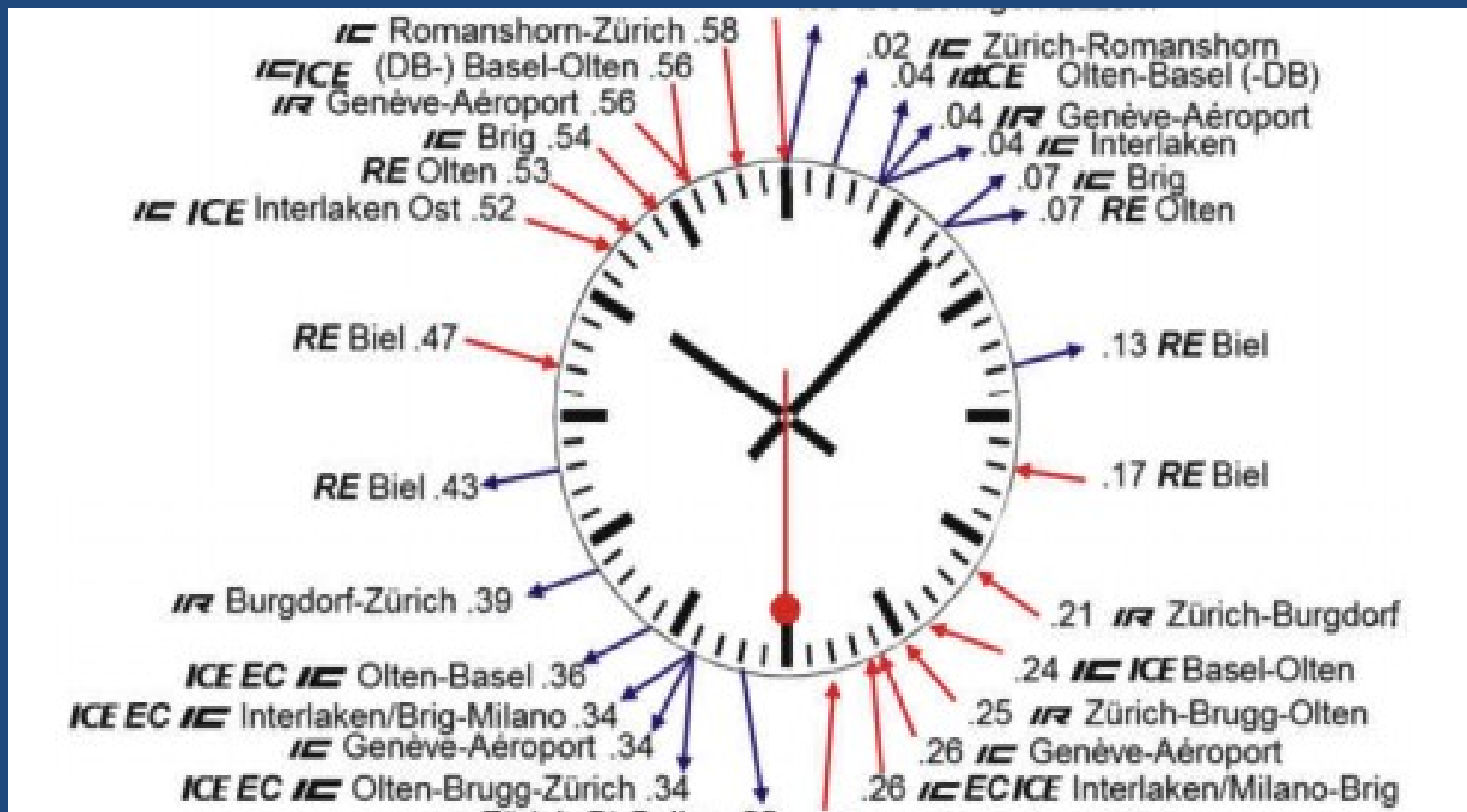
Anche nelle costruzioni di AV/AC l'Italia era la prima della classe: ha cominciato a costruire l'AV/AC nel 1970 e ne dimostravano il valore. Per “Ferrovia+Bus 2000” era la base per le grandi Gallerie Alpine tra il 2007 e 2020



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

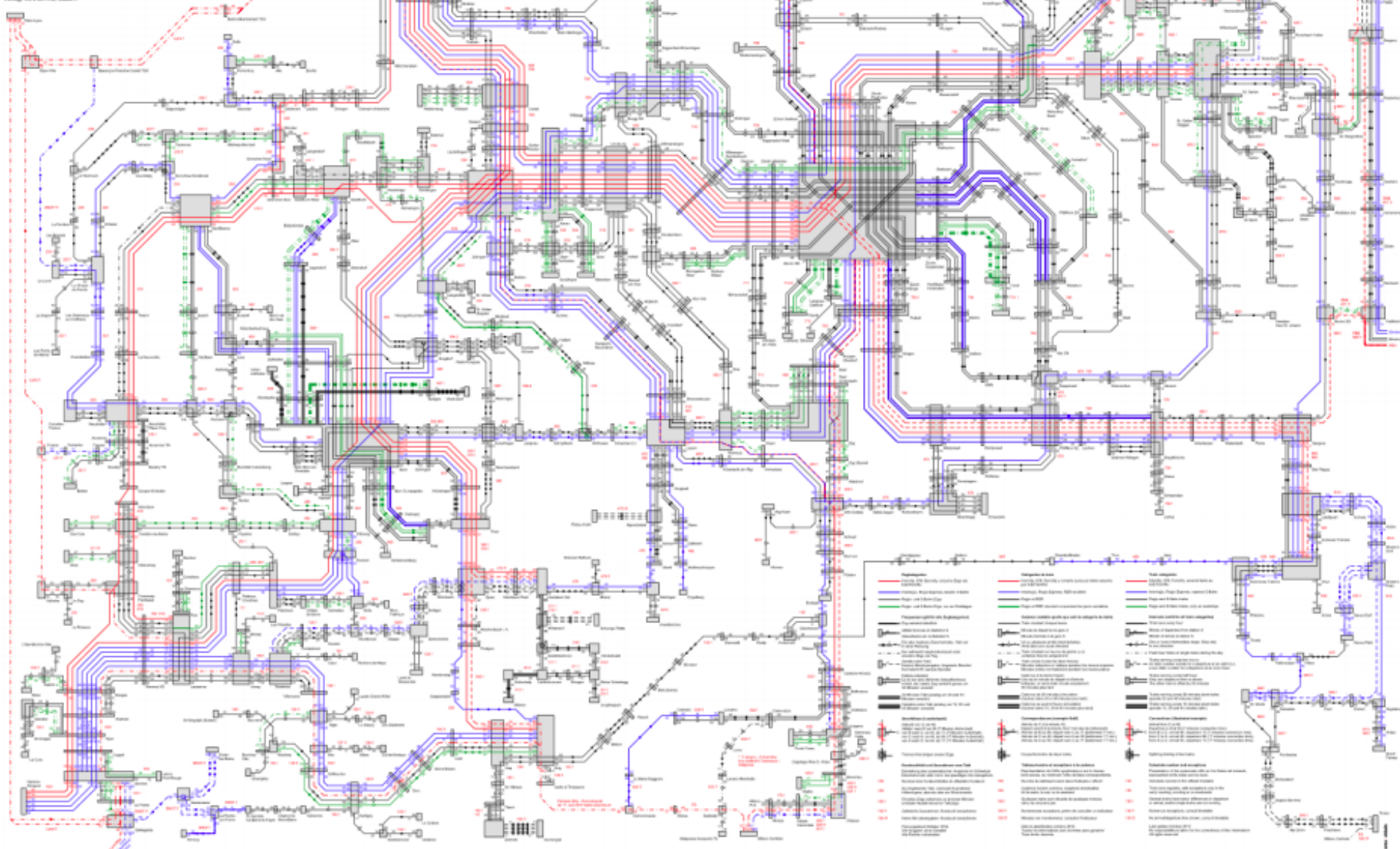


L'esempio di Berna: coincidenze strette ma possibili.
L'esempio è valido anche per tutta la Svizzera...



Horaire suisse 2017
valable du 11 décembre 2016 au 9 décembre 2017

Fahrplandaten: SBB Infrastruktur
Konzept und Design: SMA und Partner AG, Zürich
Verlag: Mivox AG, Luzern



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

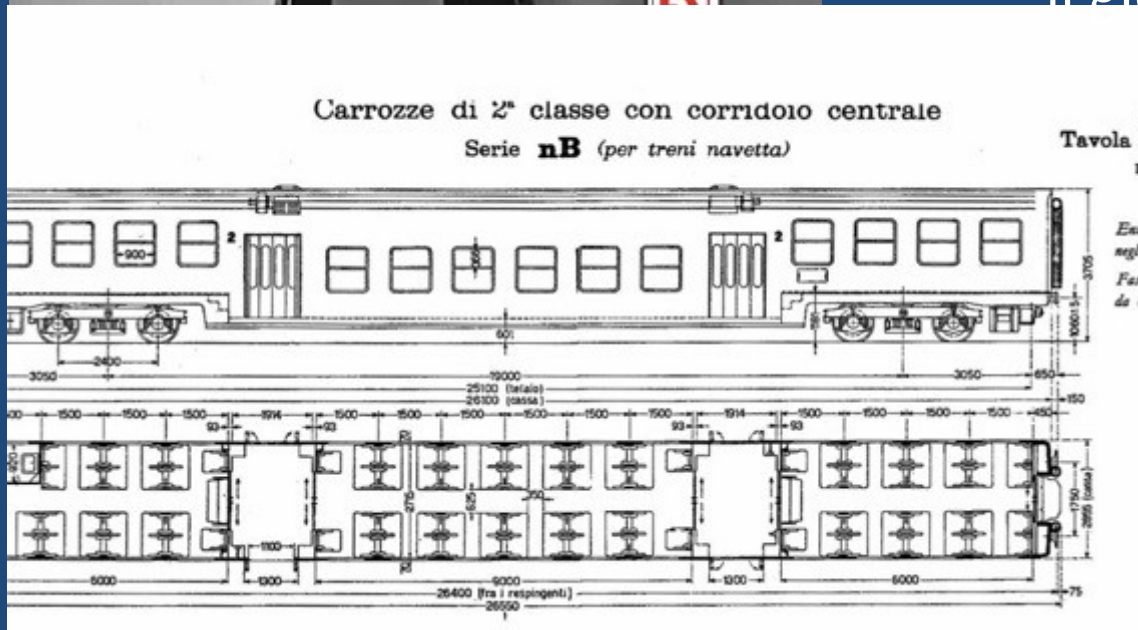
Prima di costruire nuove linee, la soluzione del 1992 era il pendolino (FS ETR 400 = 1974) che, come SBB ICN, viaggiava ad orario cadenzato..



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/carrozze per bambini) e abbreviare le fermate .. FS dal 1967

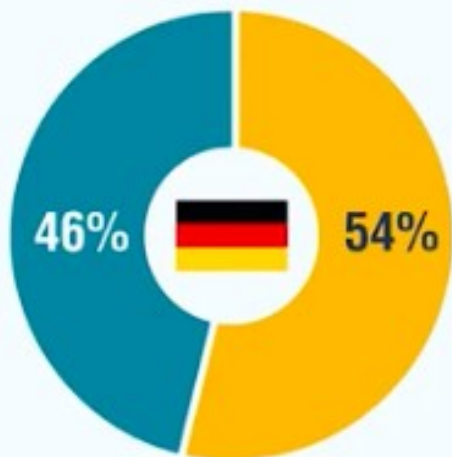
3. Con investimenti alla pari strada/ferrovia non si va avanti: una indicazione per il futuro

Österreich und die Schweiz favorisieren die Schiene

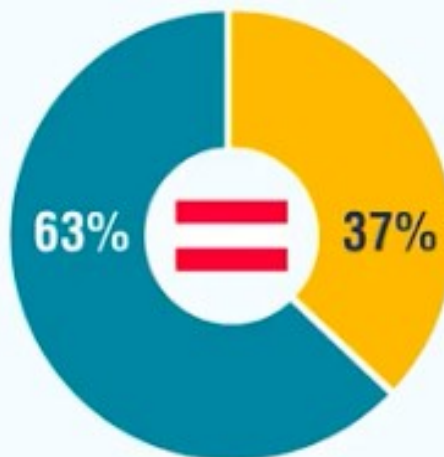
Statistische Infrastruktur-Investitionen in den Erhalt, Neu- und Ausbau, 2017



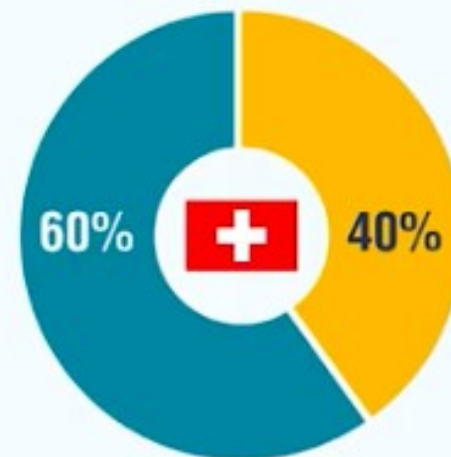
Schiene Straße



Deutschland



Österreich



Schweiz

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

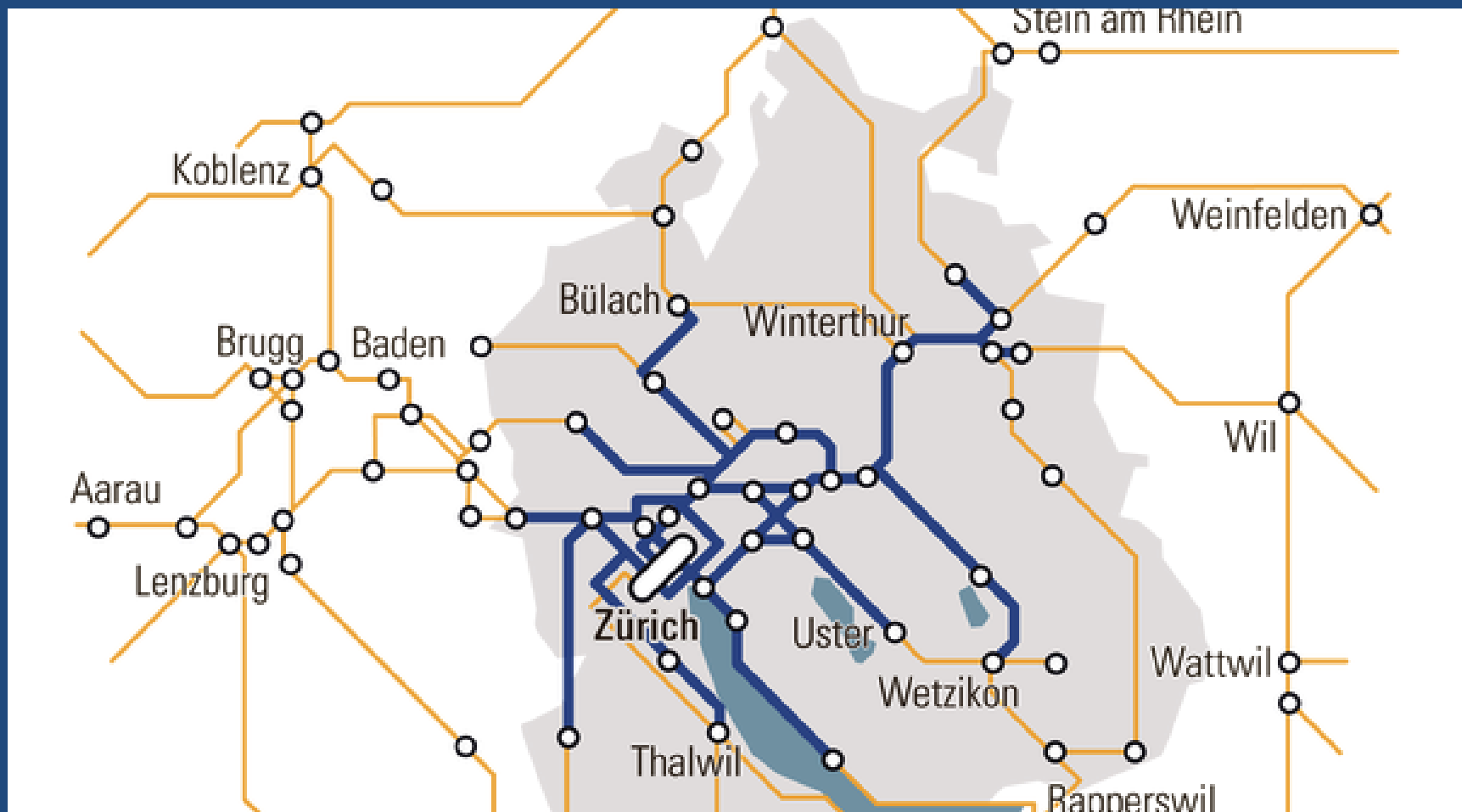


bicycle

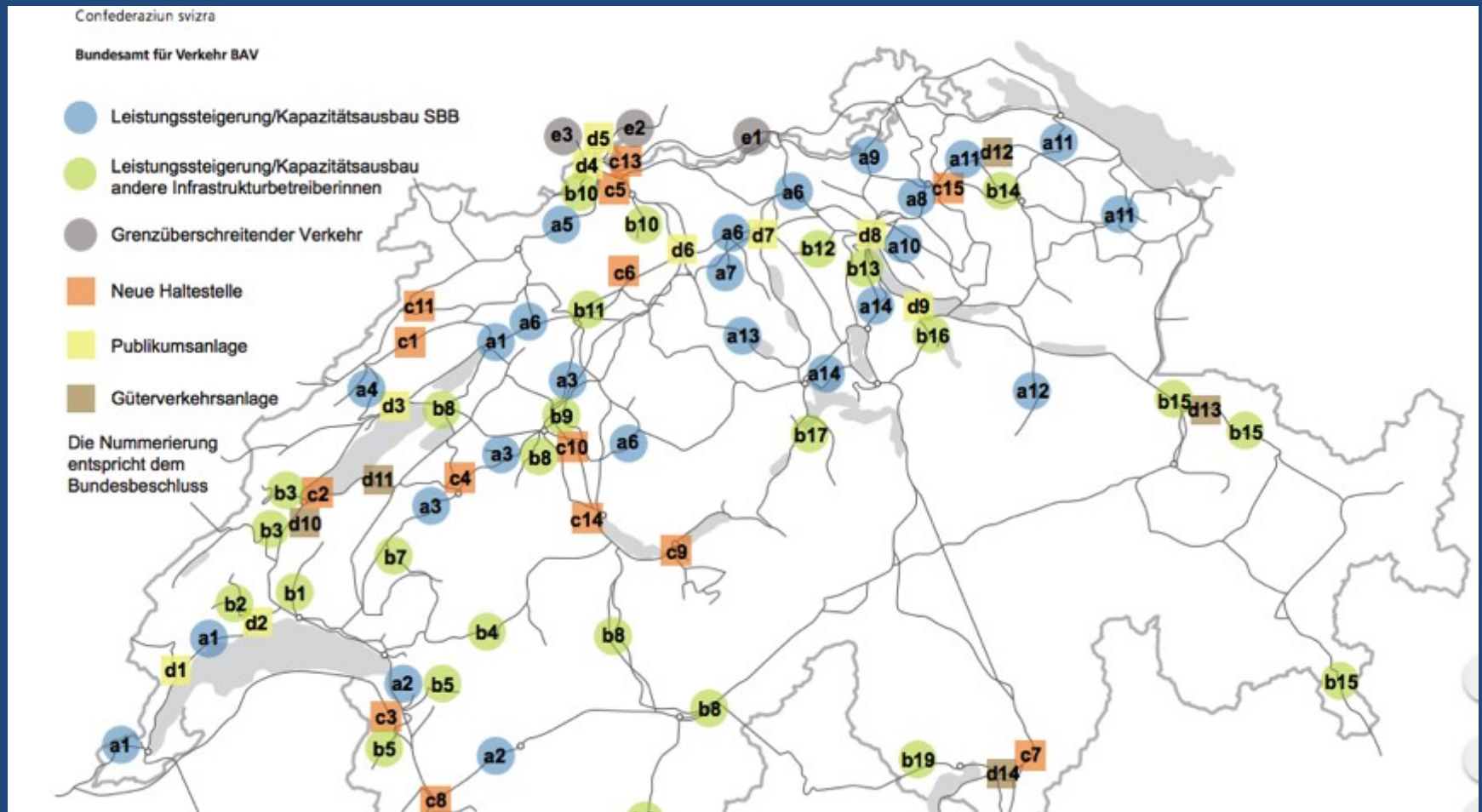
In città: priorità a tram e bus (a Zurigo dal 1976)



**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



Scoprite la Svizzera con il Trenino Verde delle Alpi

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”



Interreg  
FEDERAZIONE REGIONALE EUROPEA
ITALIA INNOVATIVA - ITALIA INCLUSIVA - ITALIA IN SICUREZZA

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..



Ein Unternehmen der Stadt Zürich

Vom Pizzaiolo zum Trampiloten:
Wir suchen motivierte Quereinsteiger.

Ihr Anschluss an weitere Informationen: vbz.ch/trampilotin

VBZ Zürich Linie
Umsteigen lohnt sich.





Chiara
usa l'auto
il meno
possibile

**Eni + Chiara
è meglio di Eni.**

INSIEME ABBIAMO UN'ALTRA ENERGIA



Ma chi ascolta Chiara? Nelle città medie in Francia (ed Italia) regnano auto e moto: venerdì 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!



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