

TRASPORTI PUBBLICI SVIZZERI: UN ALTRO MONDO E' POSSIBILE!

Tre giorni in viaggio il 27-28-29 settembre 2020 tra gli ottimi servizi del trasporto collettivo elvetico, con incontri e verifiche sul campo nelle città di Lucerna, Berna, Briga e Zurigo.

Racconto di Massimo Ferrari, Presidente Assoutenti Utp - aderente AMoDo

Visto il perdurare della pandemia, bisogna limitare gli spostamenti oltre confine. Ma la Svizzera, per fortuna, è aperta. E così domenica 27 settembre comincia una tre giorni oltralpe con un gruppo di sei militanti genovesi di MobiGe ed un amico italiano, sotto la regia di Carlo Pablo Severini, un italiano che vive a Lucerna ed è diventato entusiasta supporter del trasporto pubblico elvetico.

L'Eurocity provvisto delle nuove composizioni Giruno parte da Milano mezzo vuoto, ma a Lugano si riempie (tutti posti a sedere, intendiamoci): è incredibile come un'area metropolitana con quattro milioni di abitanti (il treno ferma anche a Monza) fornisca meno passeggeri del Canton Ticino. Altro che Europa: le frontiere nazionali contano come e più di un tempo!

A Lucerna, dopo aver preso le stanze in albergo, comincia la visita sulla rete di trasporto, basata essenzialmente su filobus, a due ma anche a tre casse. Quest'ultima versione è tuttora inibita dal nostro Codice della Strada, benché proprio a Genova la nuova rete di forza voluta dal sindaco Bucci (dopo aver archiviato il tram che aveva promesso in campagna elettorale) si dovrebbe basare proprio su questo tipo veicoli. Le strade a Lucerna sono strette, tortuose e spesso acclivi. Il filobus (sotto catenaria) si presta benissimo a superare le salite più impegnative.

Le linee di forza godono di corsie riservate con un sistema di semaforizzazione asservita. Vi sono però delle sezioni viarie strette, che non consentono la separazione col traffico privato. Allora il filobus comanda il rosso al flusso di auto proveniente in senso opposto, invade la corsia contromano, supera la fila di auto ferme e rientra sul corretto tracciato. Il tutto in pochi secondi, talvolta senza neppure rallentare. Una modalità che metterebbe a dura prova le coronarie dei funzionari di qualcuna delle molte autorità di sicurezza italiane. Ma di incidenti non si ha notizia.

Il lunedì ci si sposta in treno regionale a Berna per un incontro al Ministero dei Trasporti. La linea è a gran parte a semplice binario, ma gli incroci impegnano pochi minuti, come pure la separazione del convoglio verso diverse destinazioni. Ancora una volta le normative di (presunta) sicurezza non penalizzano il servizio. E neppure automobilisti, ciclisti o pedoni, visto che i passaggi a livello chiudono un paio di minuti prima del passaggio del treno. Da noi talvolta occorre attendere quasi un quarto d'ora. Così qualcuno scavalca le sbarre ed allora corre davvero grossi rischi.

Al Ministero ci accoglie il direttore del servizio legale, Peter Konig. Ci illustra le scelte che informano la politica elvetica in materia. Rispondendo alle domande, talvolta fornisce il suo punto di vista, precisando che si tratta di opinioni personali. Indipendenza di giudizio e correttezza informativa: caratteristiche rare ad altre latitudini.

La Svizzera conta otto milioni e mezzo di abitanti, di cui due e mezzo sono lavoratori stranieri regolarmente residenti. La voce trasporti impegna il 15 per cento del bilancio federale, seconda solo alla voce previdenza sociale (pensioni e sanità). Si tratta di parecchio denaro, speso però benissimo.

La rete ferroviaria (federale e cantonale) si estende per 5 mila chilometri; bus, battelli e mezzi a fune si spingono dove il treno non arriva, anche nei più remoti villaggi alpini con orari quasi sempre cadenzati e coordinati. Gli svizzeri hanno superato i giapponesi e sono primi al mondo per uso del treno: 2277 km a testa ogni anno (la Francia del Tgv si ferma a 1252, la Germania a 979, l'Italia a 666). E questo nonostante il basso costo del carburante e la quasi gratuità autostradale (40 franchi l'anno il prezzo della vignetta da apporre sul cruscotto).

Il sostegno alla mobilità pubblica è diffuso e trasversale. Fin dagli anni Novanta gli investimenti sulle nuove gallerie ferroviarie alpine (Lotschberg e Gottardo, quest'ultimo il più lungo tunnel al mondo) sono stati sottoposti a referendum, come pure molti altri interventi infrastrutturali locali.

Nonostante i cospicui impegni in termini di tassazione, gli elettori hanno quasi sempre risposto affermativamente. Il “partito degli automobilisti”, che trent'anni fa aveva fatto capolino nella Confederazione, si è praticamente estinto. Qualche raggruppamento di destra talvolta prova ad opporsi alle restrizioni al traffico privato nelle città, ma risulta puntualmente soccombente alle urne.

Berna non rinuncia a collegare le grandi città europee raggiungibili in treno con tempi competitivi rispetto all'aereo: Milano, naturalmente, ma anche Lione, Strasburgo, Parigi, Francoforte, Stoccarda, Monaco. E adesso aderisce al programma austriaco di rilancio dei treni notturni. Zurigo si candida a divenire un nuovo hub per queste relazioni, assieme a Vienna ed Innsbruck. Già adesso si può viaggiare in vagone letto verso Praga e Berlino; nei prossimi anni dovrebbero aggiungersi Amsterdam e, forse, Roma e Barcellona.

Dopo il Ministero, raggiungiamo la sede della Alliance Swiss Pass, ossia dell'Ente che coordina sotto il profilo tariffario le 260 imprese di trasporto operanti nella Confederazione. Esistono, infatti, ormai da più di mezzo secolo (non si sono certo attese le attuali tecnologie per ripartire gli introiti) molti documenti di viaggio integrati e pensati sia per i pendolari, sia per i turisti. Basti pensare che circa la metà della popolazione svizzera fruisce di una qualche forma di abbonamento.

Le tariffe base sono alquanto elevate (del resto stiamo parlando di un paese in cui si discute seriamente di introdurre un salario minimo di 3.500 franchi, ossia 3.200 euro mensili!). A pagare il prezzo pieno, tuttavia, sono solo i viaggiatori occasionali. Molti dispongono di una tessera che consente l'acquisto di titoli di viaggio a metà prezzo e mezzo milione di cittadini acquistano addirittura di un abbonamento generale (3.850 franchi all'anno) che consente di viaggiare liberamente su treni, autopostali, trasporti urbani, battelli e mezzi a fune in tutto il territorio nazionale. La ripartizione degli introiti, tradizionalmente basata su un sondaggi mirati a campioni di utenti, non crea significativi conflitti tra le aziende, come avviene spesso in Italia, pur in ambiti applicativi molto più ristretti.

Dopo una visita ad un quartiere senza auto (nelle città elvetiche, pur in presenza di un reddito medio molto superiore al nostro, il tasso di motorizzazione è decisamente inferiore e circa la metà delle famiglie ha rinunciato al possesso di un veicolo a motore, mentre sempre più diffuse sono le bici ed i veicoli in sharing), ci si pone il problema di dove cenare. Si potrebbe farlo nella capitale o al ritorno a Lucerna, ma, poiché disponiamo di una carta di libera circolazione (42 franchi al giorno), optiamo per il primo treno in partenza dotato di vagone ristorante.

Destinazione Briga, nel Vallese, al confine con il Piemonte. A bordo una gentile cameriera di origine italiana serve un piatto completo un po' costoso, ma di buona qualità. Ci si può sedere vicini, senza particolari problemi di distanziamento. Poi si torna indietro, sfruttando un altro vagone ristorante per il dessert ed il caffè. Siccome l'Eurostar proveniente da Milano è giunto in Svizzera con 20 minuti di ritardo, perde lo slot di accesso alla galleria di base del Lotschberg (che è ancora in parte a binario unico) e viene dirottato sulla linea storica di valico, sempre in attività.

Il terzo giorno si lascia Lucerna e ci si sposta a Zurigo. Nessun problema per chi volesse sbarazzarsi del bagaglio: ogni stazione elvetica è dotata di cassette di consegna automatica in grande quantità. Un servizio da noi inibito da oltre mezzo secolo sempre per problemi di sicurezza (o, meglio, per scaricarsi da eventuali responsabilità).

Qui è prevista una visita alla locale azienda di trasporti VBZ, che gestisce una vasta rete tranviaria e filoviaria, nota per la sua esemplare efficienza. Nel lontano 1973 gli elettori zurighesi respinsero con un referendum il progetto di una metropolitana, preferendo migliorare la rete di superficie e creare un passante ferroviario che ora innerva l'intera regione circostante in cui vivono circa un milione di abitanti.

I tram a scartamento metrico, spesso in doppia composizione, sono presenti, oltre che a Zurigo, a Berna, Basilea (la cui rete è stata recentemente estesa sia in Germania che in Francia), Neuchatel e Ginevra. Una breve metropolitana è attiva solo a Losanna, assieme ad una tranvia a scartamento ordinario aperta una ventina di anni fa. Si contano, inoltre, undici reti filoviarie (Zurigo, Winterthur, San Gallo, Lucerna, Berna, Biel, Neuchatel, Friburgo, Losanna, Ginevra e Montreux, spesso dotate di veicoli snodati o anche a tre casse). A Sciaffusa, invece, è prevista entro la fine dell'anno la

dismissione dell'unica linea filoviaria tradizionale, che sarà rimpiazzata da veicoli elettrici con captazione di corrente in alcuni punti fissi.

Anche a Zurigo i tram godono di corsie riservate e semaforizzazione asservita che ne rende veloci ed affidabili le corse. Il responsabile della VBZ, tuttavia, sottolinea come la continua espansione del traffico ciclistico rischia di produrre conflitti con i mezzi pubblici. Infatti, non potendo più sottrarre spazio alle automobili (molte arterie prevedono una sola corsia di marcia per direzione ed i parcheggi in strada sono tutti a pagamento), alcuni teorizzano ulteriori ciclo piste condivise con le sedi riservate a tram e bus, che potrebbero veder rallentati i tempi di percorrenza. “Affaire à suivre”, come direbbero i francofoni.

Segue un ampio giro sulla rete zurighese, inclusi alcuni recenti prolungamenti di linee su rotaia, altri in costruzione ed un punto di interscambio ad Hardbrücke, dove si passa direttamente da tram e filobus ai sottostanti marciapiedi del passante ferroviario. L'aeroporto di Kloten, il maggiore scalo della Confederazione, già servito fin dai primi anni Ottanta dai treni regionali ed intercity, è ora raggiungibile anche in tram grazie alla Glattalbahn.

In serata si ritorna a Milano con l'eurocity in tre ore e mezza. A dicembre sarà aperta al traffico la galleria di base del Ceneri (già ora percorsa talvolta da alcuni convogli per recuperare eventuali ritardi) ed il tempo di percorrenza si ridurrà a poco più di tre ore (due ore da Zurigo a Lugano, poi la linea storica nel Mendrisiotto ed in territorio italiano non consente performances interessanti).

Anche qui funziona un vagone ristorante e, siccome l'appetito vien mangiando, lo raggiungiamo per la cena. Ma, in nome delle norme italiane anti Covid, non viene effettuato il servizio al tavolo e l'unico piatto caldo disponibile è una porzione di lasagne. Bella differenza nella qualità del servizio; solo il prezzo resta svizzero. In ogni caso, alla frontiera di Chiasso il ristorante chiude. Chiedo all'inserviente se a causa di queste restrizioni, hanno subito la cassa integrazione. Assolutamente no, visto che assicurano anche in territorio italiano il solo servizio a carrello. Giusto per un caffè o una lattina di birra.

Bisogna riconoscere che Svizzera e Italia propongono due diversi modelli di welfare: il loro è a vantaggio di tutti i cittadini, il nostro, soprattutto a vantaggio delle categorie più sindacalizzate e di lobbies di ogni tipo. Io preferisco la Svizzera. E voi?

15 ottobre 2020