

Il modello Ma così Zurigo riesce a fare a meno del metrò

MILANO

Un sistema di semafori intelligenti e di altre misure a vantaggio dei mezzi pubblici ha permesso a Zurigo - la capitale finanziaria della Svizzera - di fare a meno della metropolitana e di disporre al tempo stesso di un sistema di trasporti pubblici tra i più efficienti al mondo, a un costo molto inferiore.

Nel 1973 i cittadini di Zurigo bocciarono di misura in un referendum la proposta delle autorità di investire 1 miliardo di franchi in una rete di metropolitana sotterranea per sostituire i tram. Troppo costosa, argomentarono gli oppositori. Che fare, dunque, per far fronte allo sviluppo della città e alle esigenze di mobilità? Gli avversari della metropolitana avevano un piano alternativo nel cassetto: una "iniziativa popolare per la promozione del trasporto pubblico". Un piano sviluppato da professionisti del settore dei trasporti e studenti della

200 milioni

Risparmio. Gli interventi su tram e bus sono costati un quinto della metropolitana

locale università, che al costo di 200 milioni puntava a velocizzare tram e bus attraverso corsie preferenziali, priorità ai semafori e razionalizzazione degli interscambi. Anche il piano alternativo fu sottoposto a referendum, e approvato dai cittadini nel 1977.

Parallelamente agli interventi descritti sopra, l'amministrazione adottò una serie di misure volte a scoraggiare il traffico privato e comunque a renderlo più compatibile con le altre forme di utilizzo delle strade: per esempio una riduzione dei parcheggi pubblici e l'introduzione di zone con limite di velocità 30 chilometri l'ora. Anche a Zurigo, si badi, le opposizioni al piano non mancarono: le più consistenti furono quelle degli automobilisti, cui venivano sottratti spazi sulla strada, e dei commercianti che temevano di veder calare gli introiti con la riduzione del traffico privato.

I risultati sono però stati alla lunga tali da convincere anche i più scettici e dovrebbero insegnare qualcosa a Milano, che dispone di una estesa rete di tram e filobus che in parte già viaggiano su corsie preferenziali.

A. Mal.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

