



**125 anni di storia**

Dal 1896 al 2021

# 01

## Impressum

### **Editore**

Touring Club Svizzero

Brand Services

Poststrasse 1

3072 Ostermundigen

Tutti i testi e le foto sono protetti da copyright.

© 2024 Touring Club Svizzero

# 02

## Prefazione

Gentili lettori,

Quando il Touring Club Svizzero fu fondato nel 1896, nessuno dei suoi fondatori avrebbe potuto immaginare che, più di 125 anni dopo, il loro lavoro non solo sarebbe stato in grado di guardare indietro a un ricco passato, ma anche di affrontare il futuro con fiducia. Per molti decenni è stato impossibile immaginare la Svizzera senza il TCS. Ha attraversato il XX secolo con una comprovata esperienza ed è già entrato con successo nel XXI secolo. Nel corso degli anni, il TCS ha creato una base sicura caratterizzata da solida artigianalità, affidabilità e credibilità. In questo modo, utilizza i progressi tecnologici nell'interesse dei suoi soci, si adatta ai cambiamenti della società e contribuisce a plasmare la mobilità dei suoi soci e della popolazione nel suo complesso.

Lo scopo di questo estratto storico per il 125° anniversario è quello di evidenziare i risultati ottenuti dai fondatori e dai loro successori - le grandi pietre

miliari, ma anche i piccoli successi, il lavoro svolto dietro le quinte. Oltre al resoconto cronologico della storia del TCS, i punti salienti tematici illustrano gli sviluppi in modo ancora più impressionante. Questa illustrazione mostra che il TCS, con il suo spirito imprenditoriale e il suo pensiero innovativo, ha sempre migliorato il vecchio e osato provare qualcosa di nuovo. Il TCS continuerà a seguire questa strada anche in futuro.

Lo sguardo al passato deve essere base, ispirazione e stella del Nord per il futuro del TCS, essendo la storia la pietra angolare del successo futuro.



Peter Goetschi  
Presidente centrale

# 03

## Indice

Impressum.....	2
Prefazione.....	3
Indice.....	04
Introduzione.....	06
Cronologia delle tappe più significative.....	08
Sviluppo del logo TCS.....	14
Evoluzione del TCS.....	16
Fine del XIX secolo: la bicicletta come mezzo di trasporto individuale.....	16
Inizio del XX secolo: più mobilità e maggiore responsabilità.....	17
Periodo interbellico (1918–1939): l'automobile e le sue esigenze.....	19
Seconda guerra mondiale (1939–1945): nuove propulsioni e nuovi obiettivi.....	20
Periodo post-bellico: viaggi in libertà e tempo libero.....	21
Anni sessanta e settanta: maggiore sicurezza per tutti.....	22
Anni ottanta: tutela dell'ambiente e senso di coesione.....	23
Anni novanta e duemila: ricerca di nuovi concetti di mobilità.....	24
Dal 2010 al 2021: digitalizzazione e elettromobilità.....	26

Punti chiave tematici.....	<b>30</b>
Propulsioni alternative.....	<b>31</b>
Fattori di mobilità esterni.....	<b>34</b>
Le donne per il TCS, il TCS per le donne.....	<b>36</b>
Nostalgia dei pattugliatori.....	<b>39</b>
Outdoor, camping e hotel.....	<b>43</b>
Sezioni.....	<b>46</b>
Organo di club.....	<b>49</b>
Cooperazioni.....	<b>51</b>
Servizi.....	<b>53</b>
TCS e il mondo.....	<b>59</b>
Politica dei trasporti.....	<b>61</b>
Sicurezza stradale.....	<b>70</b>
Soluzioni di mobilità sostenibili.....	<b>73</b>
Sviluppo del numero dei soci.....	<b>78</b>
Presidenti centrali e Direttori generali.....	<b>80</b>
Il TCS prosegue la sua storia di successo.....	<b>82</b>
Indice delle illustrazioni.....	<b>84</b>
Fonti.....	<b>87</b>

# 04

## Introduzione

Ben oltre un secolo di storia ricca di tradizione nell'interesse collettivo: sin dagli albori, il TCS ha ritenuto che il suo compito principale fosse quello di rappresentare in modo esaustivo gli interessi dei propri soci: i ciclisti e, qualche anno dopo, anche gli automobilisti, in numero sempre maggiore. Nel corso della sua storia, il TCS ha sempre dovuto far fronte a problemi legati alla circolazione stradale e a questioni riguardanti le tasse sul traffico stradale.

Anche se i temi fondamentali di cui si occupava il TCS sono rimasti sostanzialmente invariati, col tempo è maturata la consapevolezza che il Club, nell'adempiere al proprio compito di tutela degli interessi dei propri soci, non può perseguire solo interessi di carattere puramente «automobilistico».

Con la crescita dell'organizzazione, è cresciuto anche l'impegno di tenere conto non solo degli interessi dei soci, ma anche di quelli della popolazione nel suo complesso. In quest'ottica, i servizi offerti dal giovane Club erano sì adattati alle esigenze dei singoli soci, ma sempre nel rispetto del bene comune.

Perseguendo in modo coerente questa filosofia improntata a offrire in qualsiasi momento soluzioni ai problemi e ad ampliare i servizi proposti, il TCS è passato da modesto club di ciclisti a diventare la più grande associazione di mobilità della Svizzera. Anche se oggi sono disponibili nuovi mezzi di trasporto, le barriere sono state abbattute e gli orizzonti si sono allargati, l'obiettivo del TCS è rimasto lo stesso: essere sempre al fianco dei propri soci fornendo loro consigli, protezione e aiuto come punto di riferimento per i consumatori nel campo della mobilità.

Oggi il TCS è il più grande club della mobilità in Svizzera. L'organizzazione è al servizio della Svizzera e si impegna per una mobilità sicura e sostenibile, a piedi, in bicicletta, in moto, in auto, con i mezzi pubblici o con nuove forme di mobilità urbana. Oggi una famiglia su due si affida al TCS.

È davvero formidabile come in passato l'organizzazione si sia impegnata instancabilmente a favore dei suoi soci, della popolazione, della Svizzera. L'obiettivo è quello di mostrare e mettere a disposizione le testimonianze storiche del suo tradizionale impegno verso il bene comune attraverso il tempo come parte del patrimonio culturale della Svizzera, il radicamento del TCS nella società.



# 05

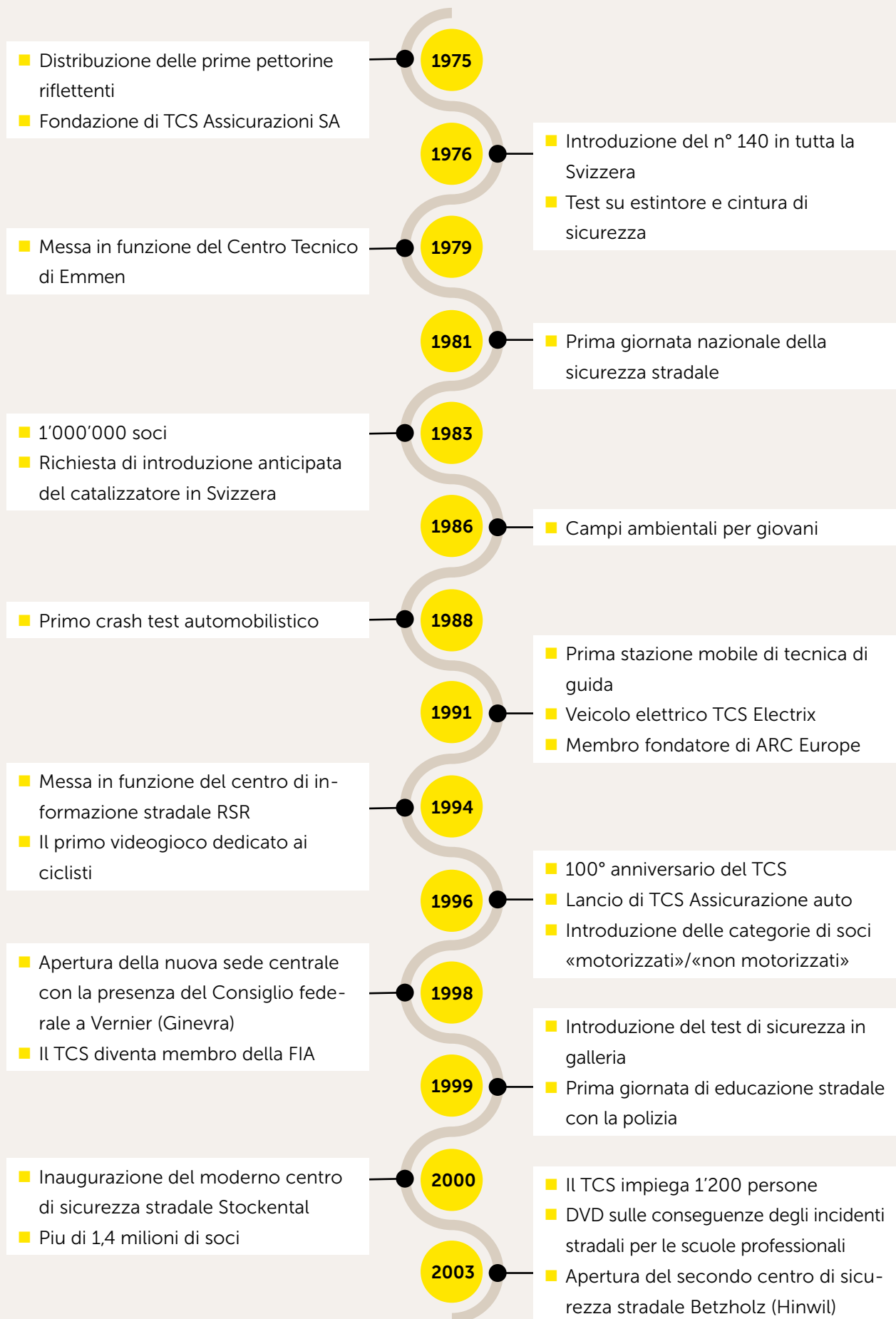
## Cronologia delle tappe più significative

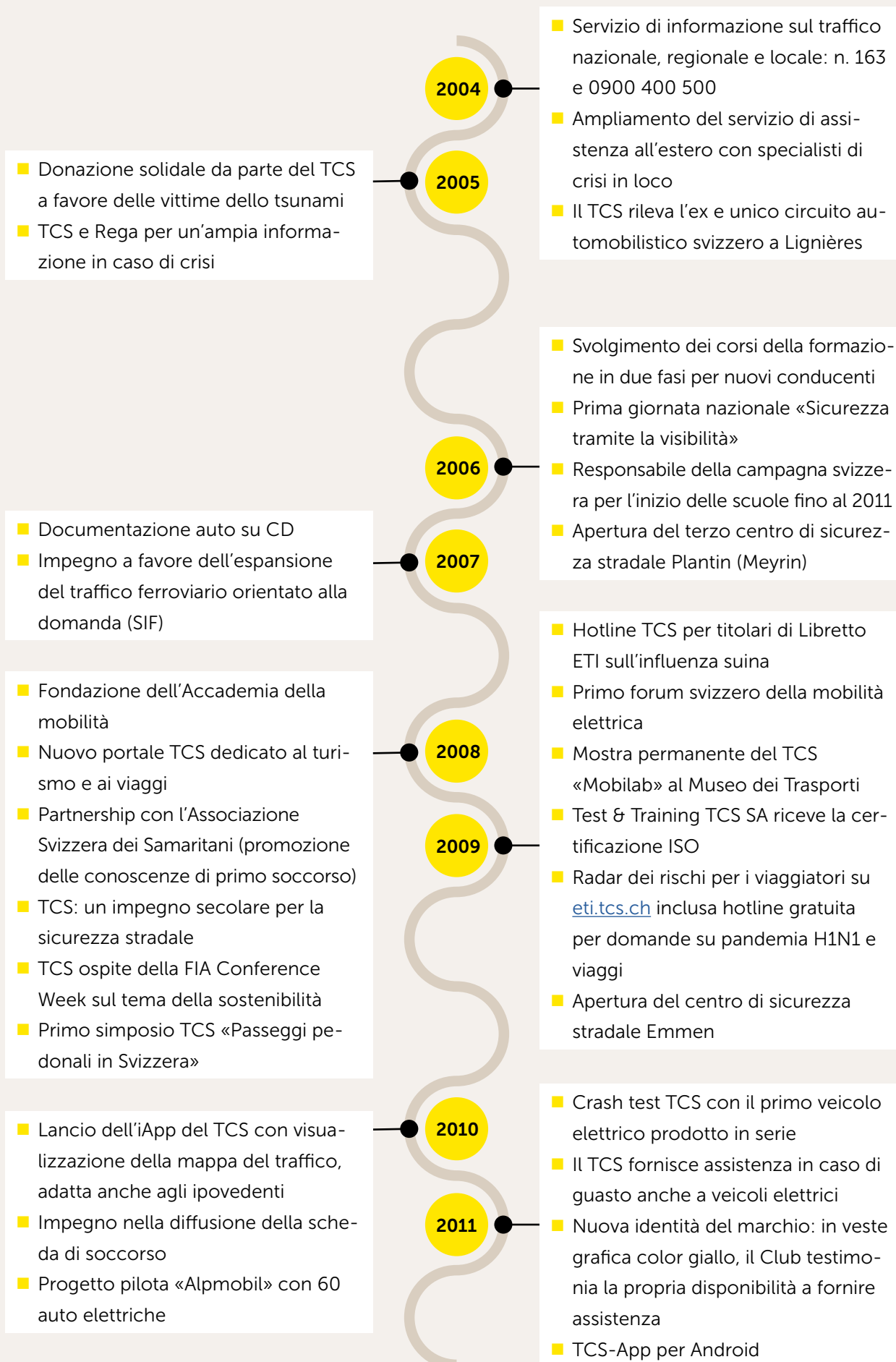
La seguente presentazione cronologica fornisce una panoramica delle tappe che hanno segnato la costituzione e lo sviluppo del Touring Club Svizzero al servizio della Svizzera.





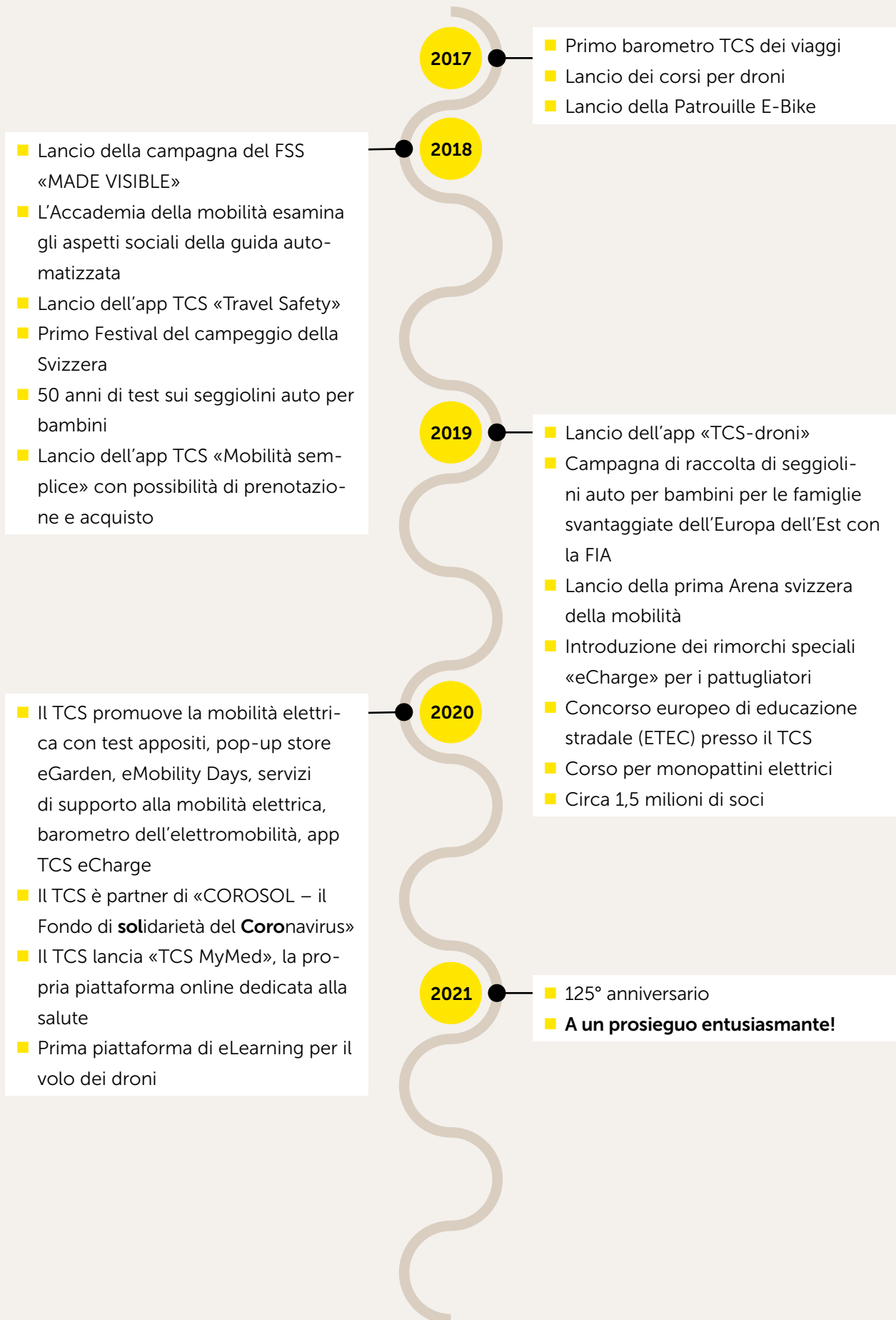
## 10 Cronologia delle tappe più significative





## 12 Cronologia delle tappe più significative

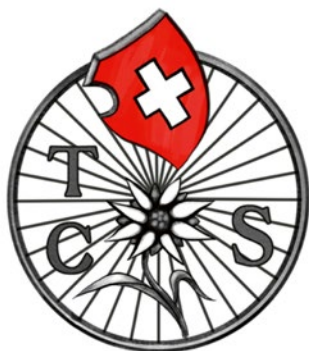




## 06

## Sviluppo del logo TCS

Dalla fondazione del TCS nel 1896, il logo ha subito diversi adattamenti grafici, ma la forma rotonda e lo stemma della Confederazione sono rimasti invariati. In origine, vi erano impressi i raggi della bicicletta e una stella alpina, omaggio ai ciclisti che avevano fondato il Club con l'obiettivo di promuovere il cicloturismo in Svizzera. Negli anni trenta, con lo sviluppo del mercato automobilistico e del trasporto privato a motore, il TCS diviene più versatile e cresce fino a diventare il più grande club automobilistico del Paese. Questi cambiamenti si rispecchiano anche nel logo: i raggi di bicicletta vengono sostituiti gradualmente da un volante, mentre le tre lettere del nome del Club TCS prendono il posto del fiore simbolo delle Alpi svizzere.



1896



1906



1916



1956



1966



1996

In occasione del 100° anniversario del TCS, nel 1996, il logo tradizionale del Club è stato modernizzato, il cuore blu del marchio si integra ora con il costante blasone rosso dello stemma svizzero. Associato a uno sfondo giallo aggiuntivo presente su tutti i supporti del marchio a partire dal 2012, il nuovo logo testimonia solidità e apertura verso le novità, mentre il colore giallo, il Club esprime l'attaccamento alla sua missione originaria: la disponibilità a fornire assistenza. Si tratta di una costante piuttosto rara nell'evoluzione del design del logo, che è riuscito a mantenere la stessa struttura di base per ben oltre un secolo. Il TCS è una delle pochissime organizzazioni a cui nel 2017, quale azienda di lunga tradizione, è stata concessa in via eccezionale l'autorizzazione a esporre lo stemma svizzero sul proprio logo. Secondo l'opinione pubblica e nella sua identità di marchio, infatti, il TCS è un pezzo di Svizzera, un'organizzazione che è stata in grado di plasmare la politica nazionale dei trasporti.



1926



1936



1946



2008



2012

**Nota**

Tutti i loghi sono disponibili per il download. A tale scopo, cliccare sul logo (figura) che si desidera.

## 07

# Evoluzione del TCS

## Fine del XIX secolo: la bicicletta come mezzo di trasporto individuale

La fine del XIX secolo rappresenta un'epoca di sconvolgimenti e cambiamenti. Lo sviluppo definitivo dell'industrializzazione in Europa porta prosperità e progresso per alcuni, ma significa miseria e lunghe giornate di lavoro per i più. Le concezioni tradizionali e rigide della società e l'attaccamento a un luogo particolare si contrappongono al desiderio di mobilità sociale e geografica: insomma, un'epoca ricca di contrasti e contraddizioni.

Periodo di fondazione

Trasporto individuale

Cicloturismo

Aiuto per l'orientamento

La fine del XIX secolo è un periodo turbolento, non soltanto per via degli sviluppi culturali, sociali o politici, ma anche e soprattutto per l'aumento della mobilità. La fondazione del TCS nel 1896 si inserisce perfettamente in questo contesto. La bicicletta come espressione e nuovo mezzo di trasporto individuale funge da impulso alla fondazione dell'associazione, poiché promette nuove libertà che né la ferrovia né la carrozza (postale) sono in grado di offrire. All'epoca della fondazione del Club, la bicicletta non ha ancora raggiunto un vasto pubblico, ma costituisce un fenomeno riservato all'alta classe media, motivo

per cui il tempo libero e il cicloturismo (transfrontaliero) sono al centro dell'attenzione. Già a quel tempo, oltre al desiderio di un mondo più mobile, si avverte anche il bisogno di maggiore sicurezza e orientamento. La crescente mobilità oltre i confini della vita quotidiana e quindi oltre il luogo di residenza rafforza, infatti, la necessità di mappe stradali, segnaletica e norme di circolazione uniformi (maggiori informazioni sono disponibili nel punto chiave tematico «Servizi» - «Segnaletica, mappe e pianificazione degli itinerari»).



Ill. 13: Fondatori del Touring Club Svizzero



Ill. 14: Mappa stradale 1906

### Inizio del XX secolo: più mobilità e maggiore responsabilità

Il periodo che va dalla fine del XIX secolo alla Prima guerra mondiale può essere considerato come un'unica epoca. Tra gli aspetti sorprendenti di questa fase storica vi sono il rapido sviluppo tecnico e, in particolare, l'implementazione e la crescente diffusione di massa di invenzioni quali, ad esempio, il telegramma, il telefono, la bicicletta e l'automobile: scoperte grazie alle quali le distanze si sono accorciate.

Avvento dell'automobile	Norme uniformi di circolazione uniformi	Salute ed educazione stradale	Prima sezione automobilistica
-------------------------	---	-------------------------------	-------------------------------

La bicicletta ha appena iniziato ad affermarsi in Svizzera, quando si profila all'orizzonte una nuova invenzione destinata a rivoluzionare il traffico: l'automobile. Dapprima a vapore, poi dotati di batterie o di un serbatoio di benzina e di un motore a combustione, veicoli dall'aspetto simile a delle carrozze fanno la loro comparsa sulle strade svizzere. Il TCS, che è sempre aperto a tutti i mezzi di trasporto e che, con la bicicletta, prende le mosse da un mezzo di trasporto all'epoca innovativo, si fa carico della causa dei nuovi utenti della strada. L'associazione include gli automobilisti con le loro richieste di norme stradali uniformi e per alcuni anni condivide con l'ACS locali, membri del consiglio direttivo e una rivista dedicata ai soci. Il progetto presentato dal TCS

al Dipartimento federale dell'interno (DFI) per l'unificazione delle ordinanze sui ciclisti e sugli automobilisti viene adottato tramite un concordato nel 1902 e sottolinea l'influenza che il TCS aveva già da allora in Svizzera. Il Club fa valere tale rivendicazione anche quando, nel 1905, crea la «Lega svizzera contro la polvere», un'organizzazione preposta a occuparsi delle strade dissestate e dei danni alla salute causati dalla polvere che sollevano. Nel 1908, il TCS presenta nuovamente una lettera al Consiglio federale per richiedere l'insegnamento delle norme della circolazione in tutte le scuole. Su richiesta degli automobilisti del TCS, nel 1911 viene fondata una sezione automobilistica.



Ill. 15: Strada Veynes sur Lausanne 1910



Ill. 16: Promozione di strade migliori («Revue» 1902)

### Disaccordo nell'ambiente urbano

Fin dalla fondazione del TCS, il rapporto tra i diversi utenti della strada rappresenta un tema di grande rilevanza. Pedoni, biciclette, veicoli trainati da cavalli, tram, auto, autobus, treni: tutti si affollano in città. All'inizio la bicicletta si scontra con diverse resistenze. Soprattutto nelle campagne, ai «pirati» in bicicletta vengono letteralmente posti sassi sulla strada, e pure chi guida i lenti carretti non accetta di essere superato. Il TCS, all'epoca sostanzialmente un'associazione di ciclisti, da un lato chiede maggiore comprensione e, se possibile, una separazione dei ciclisti dal resto del traffico, ma dall'altro richiama al dovere i propri soci, affinché mostrino riguardo e non danneggino la reputazione della bicicletta. I tram e le compagnie ferroviarie devono

prima di tutto essere convinti dal TCS che le biciclette vanno tenute in considerazione e trattate in modo appropriato. Ben presto, però, è l'automobile a diventare il nuovo nemico.

Sono soprattutto il rumore e il lezzo provocati dalle prime auto con motore a benzina a scaldare gli animi. I cavalli delle carrozze si scansavano per la paura e causavano incidenti. Va detto, però, che a New York i cavalli producevano al tempo 1'100 tonnellate di letame e 270'000 litri di urina al giorno. I liquami presenti nelle strade erano composti per il 60 per cento da materiale organico e letame. Il fetore era indescrivibile, per non parlare della piaga delle mosche. I pedoni e i ciclisti erano infastiditi soprattutto dalla puzza e dalla polvere che si sollevava.

In due articoli successivi del 1904, tuttavia, la rivista «Revue» avanzò la tesi che, anche se bicicletta e automobile si intralciavano a vicenda sulla strada, rappresentavano entrambe un segno del progresso e, in un certo senso, erano come sorelle in conflitto appartenenti comunque alla stessa famiglia. Gli svantaggi sarebbero potuti essere eliminati anche grazie a strade, veicoli e comportamenti di guida migliori. Malgrado ciò, alcune strade o intere località rimasero chiuse alle automobili.



Ill. 17: Foto tratta dalla rivista «Revue»

### Periodo interbellico (1918–1939): l'automobile e le sue esigenze

Il periodo tra le due guerre è inizialmente caratterizzato dall'ottimismo e dalla ripresa economica, cosa che gli valse l'appellativo di «roaring twenties» (ruggenti anni venti). L'intero sistema di trasporto viene gradualmente motorizzato, anche se l'auto privata rimane un lusso piuttosto che un prodotto di uso quotidiano. La crisi economica e le crescenti tensioni internazionali offuscano le prospettive. Oltre al telefono, fanno la loro comparsa come mezzi di comunicazione anche la radio e il cinema.

Accessibilità

Viaggiare in auto

Assistenza Touring

Educazione stradale

La Prima guerra mondiale non segna soltanto una cesura storica per la Svizzera, ma colpisce duramente anche il TCS. Ciononostante, il Club sopravvive agli anni della guerra ed è in grado di riprendere i suoi piani di espansione. L'aumento del numero di soci è correlato a una migliore accessibilità. Il TCS si presenta alle fiere (fin dall'inizio compare, ad esempio, al Salone dell'automobile di Ginevra o all'Esposizione nazionale del 1939) e sempre più sezioni aprono proprie filiali. Sempre più soci – all'inizio del 1939 45'000 su 53'000 – possiedono un'automobile. Non solo i ciclisti, ma anche gli automobilisti iniziano a valicare i passi alpini e a viaggiare all'estero, necessitando così di servizi appropriati (licenze di condurre internazionali, assicurazioni casco, tritici [documenti doganali che consentono il transito esente da dazio della propria auto/moto]). Il TCS, che prende sempre sul serio le (nuove) esigenze dei suoi soci, lancia nel 1929 il servizio di soccorso stradale in aggiunta alle offerte già citate: da una parte si predispongono alle frontiere svizzere chalet in legno per facilitare i viaggi verso l'estero, dall'altra i meccanici motorizzati del TCS aiutano gli automobilisti in difficoltà sulle principali arterie di traffico della Svizzera. Questo servizio soddisfa il desiderio di viaggiare in modo libero e individuale, ma con la consapevolezza di poter

usufruire di assistenza in caso di necessità. Nel 1936 il servizio viene notevolmente ampliato e assume il nuovo nome di assistenza Touring. In collaborazione con oltre 500 officine in tutta la Svizzera, l'assistenza è ora disponibile ovunque e in qualsiasi momento per telefono (tramite l'ufficio postale). Questo porta a un ulteriore aumento del numero di soci. L'accelerazione del traffico dovuto alla motorizzazione fa crescere il numero di incidenti. Con la campagna «Siete prudenti?», il TCS prosegue il suo impegno ad ampio raggio a favore dell'educazione alla sicurezza stradale: gli automobilisti e i ciclisti, ma anche i bambini, sono tra i destinatari della campagna lanciata nel 1930.



Ill. 18: Assistenza Touring negli anni trenta

### Seconda guerra mondiale (1939–1945): nuove propulsioni e nuovi obiettivi

Anche se la Svizzera viene (quasi) completamente risparmiata dalle operazioni belliche, l'impatto sulla vita quotidiana è comunque significativo, soprattutto perché la dipendenza dalle importazioni (non solo di carbone per il riscaldamento, ma anche di benzina come combustibile) diventa palese, dato che la nazione non dispone delle due risorse.

Vacanze in Svizzera

Mezzi di trasporto  
senza benzina

Approvvigionamento nazionale

La chiusura delle frontiere non consente più di effettuare escursioni e spostamenti transfrontalieri. Oltre alla razionalizzazione della benzina, ciò limita in modo notevole i viaggi di piacere in auto. Al contempo, il turismo svizzero risente della mancanza

di visitatori (internazionali). Il TCS promuove pertanto le vacanze e le escursioni in Svizzera attraverso rapporti e raccomandazioni di viaggio dettagliati. L'automobile viene integrata o addirittura sostituita da treni e autobus. La carenza di benzina, tuttavia, non è evidente solo nei nuovi comportamenti di viaggio, ma soprattutto nella vita quotidiana. Le biciclette, ancora uno status symbol all'inizio del secolo, sono ormai diffuse in tutto il territorio nazionale (circa 1'500'000 biciclette ogni 4'200'000 abitanti nel 1942). Le biciclette non sono però le uniche a consentire una mobilità senza benzina e quindi senza limiti; anche i carburatori a legna, una tecnologia in grado di produrre gas d'aria dal legno, possono essere a loro volta utilizzati nei motori a combustione. Il TCS si dedica a questo aspetto fin dalle prime fasi e promuove l'accettazione della nuova tecnologia. Il TCS dimostra di avere una buona intuizione; nel 1942 quasi il 70 per cento di tutti i veicoli in circolazione è dotato di questa tecnologia. Anche in questi tempi, il TCS contribuisce al bene comune e sfrutta le sue buone relazioni con il Touring Club Francese per l'approvvigionamento nazionale.



Ill. 19: Approvvigionamento (1944)

### Periodo post-bellico: viaggi in libertà e tempo libero

La guerra è finalmente finita e con la pace tornano disponibili le risorse che permettono una maggiore mobilità. La crescita economica svizzera consente a sempre più persone di acquistare beni in misura maggiore: televisori, lavatrici e automobili sono presenti in un numero sempre più vasto di economie domestiche. I viaggi e le vacanze all'estero diventano sempre più frequenti.

**Aumento del traffico automobilistico**

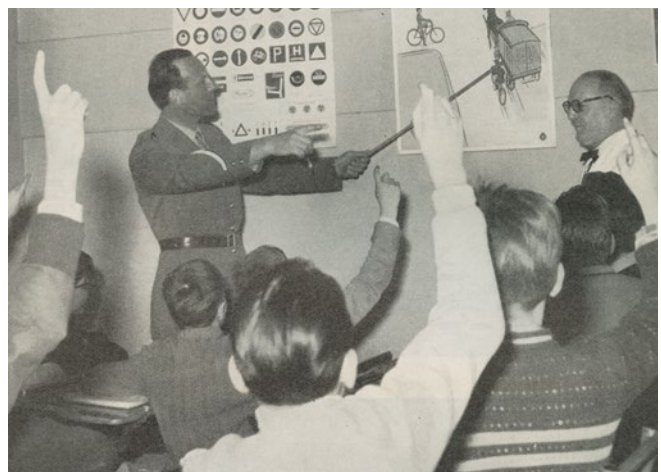
**Lavoro di prevenzione**

**Libretto ETI**

**Campeggi**

Il dopoguerra è segnato dalla ripresa e dalla crescita del traffico automobilistico e dei viaggi, entrambi fenomeni della nascente società dei consumi. Di conseguenza, anche il numero di soci registra una nuova crescita: oltre l'80 per cento di tutti i soci TCS (circa 54'000 nel 1947) sono automobilisti, il che equivale a circa due terzi di tutti i proprietari di auto svizzeri. L'aumento del volume di traffico, non solo per gli spostamenti necessari ma anche per i viaggi e il tempo libero, dà origine a diverse nuove iniziative presso il TCS. Da un lato, come avvenuto negli anni trenta, si investe nei settori dell'educazione alla sicurezza stradale, con particolare attenzione agli studenti e alla prevenzione degli incidenti; dall'altro, la ripresa dei viaggi turistici all'estero con auto propria implica

una maggiore percentuale di persone che potrebbero trovarsi in situazioni di difficoltà all'estero e avere quindi bisogno di aiuto. Nel 1958 nasce il Libretto ETI (Entraide Touristique Internationale), sulla base di alcune delle offerte esistenti. Il dopoguerra non solo offre alla gente l'opportunità di muoversi (di nuovo) liberamente, ma un numero sempre più alto di persone dispone dei mezzi necessari per fare le vacanze e dedicarsi ad attività di svago attive. Nel 1949, il TCS crea una categoria di soci separata per gli appassionati di campeggio e da allora promuove le vacanze in tenda non solo fornendo informazioni, ma anche offrendo i propri posti tenda (terreni).



Ill. 20: Educazione stradale nel 1950

### Anni sessanta e settanta: maggiore sicurezza per tutti

Alla rapida espansione seguono, negli anni sessanta e settanta, le prime preoccupazioni legate all'ovvietà del precedente stile di vita, che si riflettono, ad esempio, nel movimento del '68 e nella crisi petrolifera. In questo periodo la minaccia della guerra fredda è al suo apice, e questo aumenta la sfiducia da un lato e il desiderio di sicurezza dall'altro. In campo tecnico, le macchine di calcolo (computer) continuano a svilupparsi e l'uomo mette per la prima volta piede sulla luna.

**Sicurezza stradale**

**Tutela dei consumatori  
tramite test**

**Assista**

Le velocità più elevate, dovute a veicoli più rapidi e strade migliori, unite a precauzioni tecniche di sicurezza e abilità di guida inadeguate, costituiscono una miscela mortale. Il TCS si batte contro l'elevato numero di morti e feriti sulle strade. Corsi di guida come quello detto «Guidare bene, reagire meglio»,

lanciato per la prima volta a Zurigo nel 1961, vengono proposti da un numero sempre maggiore di sezioni fino a diventare un'offerta a livello nazionale nel 1974. Il TCS lancia inoltre altre campagne, come il filmato «Vernunft fährt mit» (viaggiare con buon senso), che precede la proiezione nei cinema, o la distribuzione di pettorine riflettenti, con l'obiettivo di migliorare la visibilità dei bambini. Tuttavia, anche le migliori capacità di guida a poco servono in caso di veicoli difettosi, ed è per questo che il TCS utilizza le sue infrastrutture, i suoi rapporti con i club partner e la sua esperienza per effettuare varie indagini. Con i test sui seggiolini per bambini (1968), sugli pneumatici (1973), ma anche sulle cinture di sicurezza e sugli estintori, il TCS diventa anche un'organizzazione per la tutela dei consumatori. Secondo il TCS, un comportamento di guida adeguato e il progresso tecnico dovrebbero preservare l'interesse nei confronti dell'automobile. In caso comunque di incidente, a partire dal 1968 la filiale Assista fondata dal TCS è in grado di fornire assistenza di carattere legale.



Ill. 21: Ufficio di Assista del 1974

### Anni ottanta: tutela dell'ambiente e senso di coesione

L'ambiente inizia a reagire a decenni di consumi poco attenti dal punto di vista ecologico. Il buco dell'ozono, le piogge acide e le acque inquinate sono la spietata dimostrazione che non è più possibile mantenere lo stato attuale delle cose e che è necessaria una soluzione globale. Il senso di coesione tra le persone è rafforzato dal disgelo tra Est e Ovest.

**Tutela ambientale**

**Catalizzatore  
e altre misure**

**Interessi dei soci**

Già negli anni settanta iniziano a emergere i limiti del consumo sfrenato di massa, in particolare per quanto riguarda gli effetti sulla fauna e sulla flora, ed è per questo che il TCS si batte già da allora per trovare soluzioni e fare in modo che gli utenti della strada dimostrino riguardo nei confronti di ricci e anfibi. Tuttavia, la paura delle piogge acide e il deperimento delle foreste rendono l'urgenza ancora più pressante. Da un lato, nel 1984 viene adottato un catalogo di misure dedicate principalmente alle emissioni inquinanti, ma anche al miglioramento della qualità

della vita nelle aree residenziali. Dall'altro, il TCS utilizza le sue competenze tecniche per effettuare test sistematici a lungo termine sulle marmitte catalitiche e ne promuove o richiede l'uso attivo. Campagne televisive, opuscoli, campi ambientali per giovani, auto a energia solare e l'ampliamento della rete di piste ciclabili a 10'000 chilometri rappresentano altre iniziative adottate al TCS. In questo periodo sorgono tensioni tra le raccomandazioni scientifiche e tecniche del TCS e gli interessi dei soci (ad esempio, l'iniziativa sui limiti di velocità).



Ill. 22: Rete di piste ciclabili 1986



Ill. 23: Segnale di pericolo «Attenzione alle rane»

### Anni novanta e duemila: ricerca di nuovi concetti di mobilità

Questo periodo non vede soltanto la negoziazione di nuove costellazioni di potere politico, ma anche l'alba dell'era digitale. I telefoni cellulari e Internet stanno diventando accessibili a vaste cerchie, accelerando e semplificando lo scambio di informazioni e promuovendo un pensiero olistico e interconnesso.

**Disagi causati dalla densità del traffico**

**Formazione di nuovi conducenti**

**Centri di sicurezza stradale**

Soprattutto negli agglomerati e nei centri urbani, i problemi causati dal traffico (troppo) intenso diventano evidenti. Le situazioni di traffico caratterizzate da scarsa visibilità con traffico misto, ingorghi e incidenti richiedono soluzioni. Dal punto di vista tecnico, il TCS promuove l'ottimizzazione della formazione per i conducenti di auto, dapprima attraverso stazioni mobili di tecnica di guida volte all'aggiornamento, e successivamente grazie a moderni centri di sicurezza stradale come quelli di Stockental (inaugurato nel 2000) e Hinwil (2003) - con particolare attenzione alla prevenzione degli incidenti: riconoscere i pericoli del traffico stradale e reagire in modo appropriato in situazioni di emergenza. Tra i partecipanti al corso non ci sono solo conducenti privati di auto e moto, ma

anche professionisti come camionisti, vigili del fuoco, polizia e militari. A Hinwil non si investe solo nel settore della sicurezza stradale e della capacità di condurre, ma i nuovi edifici forniscono anche l'infrastruttura per il concetto di formazione in due fasi con licenze di condurre di prova previsto dalla revisione del codice stradale. La filiale Test & Training TCS SA e le sezioni offrono corsi successivi rivolti ai nuovi conducenti, soci e non soci, sulle infrastrutture esistenti a Plantin, Cossonay, Stockental, Betzholz, Lignières, Rivera in Ticino, Emmen e Frick. Grazie alle aree a bassa aderenza e alle piste per aquaplaning, gli utenti della strada motorizzati ai corsi di Hinwil non solo imparano ad acquisire uno stile di guida ponderato e adatto alle condizioni della strada, ma contribuiscono anche a ridurre gli incidenti stradali. 24'000 persone frequentano i corsi offerti nell'anno di apertura. Nell'ambito dell'impegno a favore della sicurezza stradale, viene inoltre lanciata una campagna contro i conducenti spericolati, che ottiene un'eco ampia e positiva. Il nuovo centro di sicurezza stradale a Derendingen, Soletta, diventa operativo nella primavera del 2012. Con una superficie complessiva di 25'000 metri quadrati, l'infrastruttura consente di svolgere fino a quattro corsi di guida contemporaneamente. L'offerta formativa si rivolge a coloro che desiderano imparare a



Ill. 24: 1° centro di sicurezza stradale Stockental

### Informazioni stradali

guidare diversi tipi di mezzi: moto, automobili, furgoni, camion e persino e autobus.

La diffusione di informazioni stradali via radio serve anche a migliorare la sicurezza e il flusso del traffico. Nel 1994, ad esempio, il TCS crea un centro di informazione stradale in collaborazione con Radio Suisse Romande (RSR) in grado di trasmettere notizie stradali sulle frequenze di RSR.

Nel 1995, negli statuti dell'associazione, e nel 1996, in occasione del 100° anniversario, si decide di (ri) concentrarsi sulla promozione della mobilità per tutti e sulla messa in rete del trasporto automobilistico, ferroviario e aereo per garantire una mobilità compatibile con le persone e l'ambiente. Il TCS esprime questa inversione di rotta all'interno della sua politica associativa con il simbolo dell'anniversario rappresentato da una locomotiva delle FFS, un'alleanza fino ad allora sconosciuta nell'aspetto del nuovo corporate design del TCS. Durante la celebrazione sulla Piazza federale, dove è atterrato anche il dirigibile dell'anniversario, viene consegnato alla Catena della Solidarietà un assegno di CHF 13'448.93, che corrisponde esattamente a un centesimo per socio. Di conseguenza, nello stesso anno il TCS crea anche le nuove categorie

### Messa in rete dei mezzi di trasporto

di soci «motorizzati» e «non motorizzati», rispondendo in questo modo alle esigenze di diversi gruppi di persone. Un anno dopo, al Libretto ETI viene aggiunta anche la categoria «non motorizzati», che comprende solo i servizi alla persona e della quale beneficiano, ad esempio, i ciclisti, i campeggiatori e i giovani.

La fondazione dell'Accademia della mobilità del TCS nel 2008 può essere intesa come parte degli sforzi politici dell'associazione, che ha esplorato nuove forme di mobilità (sia dal punto di vista tecnico che sociale) tra le associazioni: le parole chiave sono motore elettrico e «sharing».

### Accademia della mobilità del TCS



Ill. 25: 100 anni TCS

### Dal 2010 al 2021: digitalizzazione e elettromobilità

Ormai, grazie a Internet, qualsiasi informazione è accessibile da ovunque. La messa in rete e la digitalizzazione del mondo rendono possibile la condivisione non solo di informazioni, ma anche di case, automobili e tanto altro. Mentre l'elettricità è indispensabile già da tempo in molti ambiti dell'esistenza (per le comunicazioni, ma anche per la vita quotidiana), l'elettificazione dei trasporti e del traffico (non su rotaia) è appena agli esordi.

#### Digitalizzazione

La digitalizzazione è sempre più diffusa. Disposys (abbreviazione del nuovo sistema informatico) è stato introdotto già nel 1996, quando le cinque centrali d'intervento sono state fuse nella Patrouille TCS. Il sistema, tecnicamente molto complesso, si basa su una mappa digitalizzata della Svizzera. Nel 2020 la Patrouille TCS viene dotata di un moderno sistema di comunicazione (Field Search Management). Agli operatori viene mostrata sul PC la posizione dei veicoli di soccorso tramite un sistema di posizionamento globale (GPS), che permette loro di venire in aiuto a chi ne ha bisogno in modo più rapido.

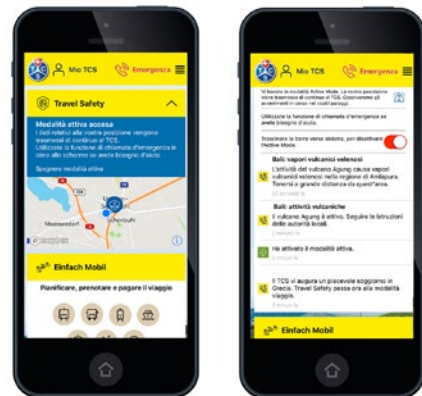
A dicembre 1996, il TCS lancia il sito web [tcs.ch](http://tcs.ch). Il TCS offre uno dei pacchetti informativi più completi della Svizzera, in tre lingue e su oltre 1'500 pagine. Le ordinazioni possono essere effettuate via e-mail. L'11 dicembre 1997, il primo socio effettua l'iscrizione via Internet. Nel 2010, il TCS lancia la propria applicazione con una funzione di chiamata di emergenza integrata. Le informazioni sul traffico come gli ingorghi, le deviazioni, i lavori stradali, l'accesso ai valichi e alle gallerie, nonché una panoramica sul portafoglio dell'organizzazione, sono state consultate oltre 30'000 volte nelle prime settimane e utilizzate oltre 100'000 volte.

#### A disposizione in tutto il mondo

Al fine di adeguarsi a un comportamento di viaggio sempre più globale, il TCS adatta costantemente i propri servizi, sia a livello tecnico con i radar dei rischi che sul posto. Con l'ausilio della telematica, si mira a stabilire il trasferimento di dati tra chi cerca aiuto e la centrale. Nel 2018, ad esempio, il modulo gratuito «Travel Safety» viene integrato nell'app TCS con l'obiettivo di fornire informazioni proattive e immediate su eventi rilevanti mentre si è all'estero e consigli volti a garantire la sicurezza. Ciò consentirà di individuare in modo chiaro e rapido la posizione del guasto e quindi di aumentare ulteriormente l'efficienza dei servizi. Dal 2004 il TCS invia i propri specialisti di crisi sul luogo dei disastri per facilitare il rimpatrio. Il rimpatrio dei feriti con l'aereo ambulanza viene in parte effettuato in collaborazione con la Rega. Il fulcro dell'accordo è lo scambio di servizi aggiuntivi. Ad esempio, i soci del TCS che viaggiano all'estero e sono in possesso del Libretto ETI possono ora rivolgersi alla centrale d'intervento della Rega per una prima consulenza medica. In cambio, i sostenitori della Rega ricevono l'assistenza del TCS in caso di problemi legali all'estero. Per l'occasione, uno dei jet ambulanza della Rega porta i colori del TCS, tutti gli elicotteri Rega hanno il logo del TCS e i veicoli della Patrouille il logo della Rega.

## Aiuto dal cielo

Con il lancio di TCS Ambulance nel 2011, il TCS intende svolgere un ruolo importante anche in campo aereo. Con la sua partecipazione alla compagnia di Zurigo Alpine Air Ambulance (AAA), il più grande club di mobilità della Svizzera dispone di un jet, tre elicotteri di emergenza e due ambulanze per i rimpatri o i trasferimenti medici (trasporti secondari). Il TCS offre così agli oltre un milione di titolari del Libretto ETI un'assistenza professionale e continua da un'unica fonte in caso di infortunio o malattia. La nuova offerta convince anche Swisstransplant. La fondazione nazionale e il centro di coordinamento per la donazione e il trapianto di organi in Svizzera, dal quel momento in poi, faranno effettuare tutti i trasporti di organi con aerei, ambulanze terrestri AAA o con i veicoli del TCS. Tuttavia, non riesce ad affermarsi una flotta indipendente di aerei ed elicotteri, e il TCS si ritira dall'attività alla fine del 2015 degli interventi di emergenza in elicottero. Volendo in futuro, intende concentrarsi maggiormente sul rimpatrio di pazienti intercontinentale.



Ill. 26: Nuova funzione Travel Safety dell'app TCS



Ill. 27: TCS e Rega

### Elettromobilità

Attraverso la sua Accademia della mobilità, il TCS segue gli sviluppi della mobilità nel XXI secolo e studia e modella le principali trasformazioni nel settore dei trasporti. Negli anni 2010, l'Accademia segna il passo per il progresso dell'elettromobilità e della mobilità condivisa in Svizzera e lancia il congresso nazionale « Forum svizzero della mobilità elettrica », che nel 2019 sarà integrato nel più grande congresso nazionale sulla mobilità di nuova creazione « Arena della mobilità svizzera ». Nel 2012, l'Accademia della mobilità del TCS fonda « Swiss eMobility », l'associazione svizzera per la mobilità elettrica, e ne gestisce l'ufficio. Nel 2015 lancia carvelo.ch, il primo e più grande servizio



Ill. 28: Novità mondiale «Carvelo2go»

### Shared mobility

di condivisione di biciclette elettriche da carico al mondo, che nel 2021 sarà ampliato con microfurgoni a quattro ruote - gli Smargos (Shared Micro Cargo). Il TCS stesso è costantemente alla ricerca di nuovi modi per generare valore aggiunto per i suoi membri nel mercato della co-mobilità. Ne sono un esempio la partnership con la piattaforma regionale di car-sharing Tooxme nell'area di Losanna nel 2012 e 2013, così come la partnership con il progetto di car-sharing P2P « Cartribe ». Il primo Barometro della mobilità elettrica del TCS per il 2019 mostra che un'ampia percentuale di svizzeri non si sente sufficientemente informata sulla mobilità elettrica. Poco dopo, lancia la helpline elettromobilità del TCS, che fornisce consigli e informazioni neutrali, trasparenti e oggettivi. In questo modo, il TCS sostiene le persone che vogliono fare il grande passo verso l'elettromobilità, ma che devono ancora chiarire alcuni punti. Inoltre, ogni anno il TCS invita le persone in tutta la Svizzera a ispezionare e provare auto e moto elettriche di vari produttori per 10 giorni in occasione degli eMobility Days, lanciati nel 2020. Durante i test drive, gli esperti del TCS forniscono consigli sulle stazioni di ricarica e su come ricaricare le batterie. (Maggiori informazioni sono disponibili nel punto chiave tematico « Soluzioni di mobilità sostenibili ».)



# 08

## Punti chiave tematici

Il racconto della propria storia in ordine cronologico è la forma di trasmissione degli eventi che più si avvicina alla quotidianità. Tuttavia, l'ordine cronologico spinge chi racconta a creare una narrazione ampia al fine di esporre una storia rigorosa e comprensibile al lettore o all'ascoltatore. Pertanto, singoli elementi vengono perlopiù omessi, anche se di per sé importanti. Ad esempio, le auto a gas, pur rappresentando un pezzo importante del puzzle vengono menzionate solo nella classifica delle propulsioni alternative. Il raggruppamento per temi consente un'esposizione varia e dettagliata.

Panoramica	
Propulsioni alternative	<a href="#">pagina 31</a>
Fattori di mobilità esterni	<a href="#">pagina 34</a>
Le donne per il TCS, il TCS per le donne	<a href="#">pagina 36</a>
Nostalgia dei pattugliatori	<a href="#">pagina 39</a>
Outdoor, camping e hotel	<a href="#">pagina 43</a>
Sezioni	<a href="#">pagina 46</a>
Organo di club	<a href="#">pagina 49</a>
Cooperazioni	<a href="#">pagina 51</a>
Servizi	<a href="#">pagina 53</a>
TCS e il mondo	<a href="#">pagina 59</a>
Politica dei trasporti	<a href="#">pagina 61</a>
Sicurezza stradale	<a href="#">pagina 70</a>
Soluzioni di mobilità sostenibili	<a href="#">pagina 73</a>

### Propulsioni alternative

Il TCS vanta una lunga tradizione di test e informazione su varie tecnologie propulsive e ha sempre messo a disposizione la sua esperienza nella valutazione di nuove forme di propulsione.

#### Le auto elettriche della Belle Époque

Durante la Belle Époque e fino alla Prima guerra mondiale, l'automobile alimentata a batteria, ovvero elettrica, sostituisce progressivamente i veicoli a vapore. Le auto a benzina non si sono ancora affermate del tutto, motivo per cui il TCS nel 1901 pubblica non solo il primo elenco di stazioni di servizio, ma anche una lista di stazioni di ricarica per batterie. Delle cento stazioni presso le quali è possibile fare rifornimento di benzina o elettricità, 21 (circa un quinto) offrono un'opzione di ricarica. La «Jamais Contente», un'auto da corsa elettrica, è stato il primo veicolo stradale ad aver infranto l'incredibile barriera della velocità di 100 km/h nel 1899.

Il TCS considera le auto elettriche particolarmente vantaggiose in città e se leggere, mentre reputa i veicoli a benzina più adatti come auto da lavoro e per i viaggi interurbani. Tuttavia, se un giorno fossero disponibili batterie leggere e potenti, il trionfo dell'auto elettrica sui veicoli a benzina e a vapore sarebbe indubbio (recensione del libro «La voitures de demain», 1898).



Ill. 29: Auto «Jamais Contente»

#### Carburatore a legna

Non disponendo di riserve petrolifere proprie, la Svizzera dipende dalle importazioni dall'estero. La drastica riduzione della benzina dovuta agli eventi bellici al di fuori del territorio nazionale impone il ricorso ad alternative. A partire dal 1939 viene introdotto il carburatore a legna come sostituto della benzina (maggiori informazioni nel capitolo «La Seconda guerra mondiale (1939-1945): nuove propulsioni e nuovi obiettivi»). Da un lato, viene meno il problema della mancanza di benzina; dall'altro, l'aumento della domanda di legname favorisce l'industria svizzera del legno. La rivista «Touring» pubblica anche un'intervista in cui si allude alla limitatezza delle risorse di benzina (1939). Vengono inoltre prese in considerazione alternative sintetiche alla benzina e si parla persino di veicoli elettrici. Tuttavia, il TCS si concentra soprattutto sugli aspetti tecnici e si impegna a informare la popolazione relativamente al segmento di sua competenza: tecnologia per tutti.



Ill. 30: Auto con carburatore a legna (1939)

### Veicoli alimentati a gas

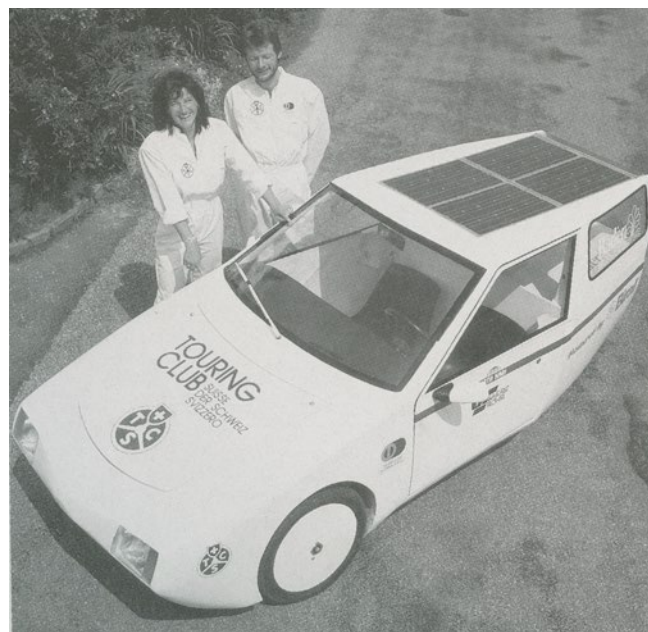
Nel 1971, il TCS testa a fondo le auto alimentate a gas, le quali promettono livelli di emissioni nettamente migliori. Nel 1972, 22 vetture di prova (auto di pattuglia) vengono trasformate in auto a gas, nonostante sia presente una sola stazione di rifornimento in tutta la Svizzera. Il TCS si rende pertanto conto del potenziale insito soprattutto nei veicoli comunali e nel trasporto pubblico urbano. Tra il 2004 e il 2005, 26 nuovi veicoli a gas naturale saranno testati nell'ambito di un progetto pilota volto a un'ulteriore verifica dell'idoneità dei nuovi modelli. Il test ha evidenziato che le auto a gas naturale sono convenienti in termini economici, ma poco utili dal punto di vista della tutela ambientale, poiché il bilancio complessivo degli inquinanti non diminuisce in modo significativo (soprattutto a causa delle perdite che si verificano nel trasporto del gas naturale).



Ill. 31: Veicolo alimentato a gas naturale (2005)

### Veicoli a energia solare

Alla fine degli anni ottanta, il TCS promuove l'allora promettente approccio secondo cui i veicoli a energia solare possono rappresentare un'alternativa reale e sostenibile per i brevi spostamenti individuali. Al Tour de Sol del 1988, il team del TCS (Daniel Wälty e Lise-Marie Morerod) vince il titolo nella categoria dei veicoli a energia solare prodotti in serie e collegati alla rete. Nello stesso anno, il team stabilisce un nuovo record di distanza con l'auto «Mata Hari», coprendo 151'965 chilometri senza necessità di ricaricare la batteria.



Ill. 32: Automobile a energia solare «Mata Hari»

### Automobili elettriche

Dalla mobilità a energia solare a quella elettrica il passo non è poi così lungo. Nel 1991, quando si tiene a Brunnen l'assemblea ordinaria dei delegati in occasione del 700° anniversario della Confederazione, l'ospite d'onore, Adolf Ogi, viene trasportato con l'auto elettrica «Electrix» del TCS. È molto probabile che l'auto sia in uso già da anni, perlomeno compare in alcune foto del 1995. In seguito, il tema sembra essere stato ripreso attivamente solo dall'Accademia della mobilità, fondata nel 2008, che si occupa delle tendenze della mobilità in generale e presto di quella elettrica in particolare. Nel 2010, il TCS co-sponsorizza il primo forum svizzero della mobilità elettrica lanciato dalla sua Accademia della mobilità e firma la «Carta di Lucerna» (sottolineando l'urgenza di agire in questo settore). Nello stesso anno, il Club, insieme alla KWO, alla Enegieregion Goms e alla Migros, lancia il progetto «Alpmobil» come esperimento su larga scala, che prevede giri turistici nella regione del Grimsel a bordo di 60 auto elettriche. Il TCS può così acquisire per la prima volta esperienza in termini di panne in veicoli di questo genere.



Ill. 33: Automobile elettrica (1995)

### Visioni future del periodo della fondazione

Come già accennato nella presentazione cronologica, la fine del XIX secolo è un'epoca di cambiamenti e di numerose invenzioni, aspetto che stimola la fantasia e invita a immaginare come potrebbe essere il mondo in futuro. A tal proposito, la «Revue» rappresenta la migliore fonte di ispirazione. In un estratto di un articolo di «Le Temps» (Fiacres automobiles, che la «Revue» riproduce), si parla di taxi volanti. In generale, il trasporto aereo svolge in tal senso un ruolo fondamentale. L'Aero-Club della Svizzera (fondato nel 1900) è strettamente associato al TCS e il presidente dei pionieri del volo spericolato è anche membro del Consiglio di amministrazione del TCS. Il suo volo con l'aerostato «Mars» nel giugno 1904 viene riportato con grande entusiasmo dalla «Revue».



Ill. 34: Mongolfiera «Mars» (1904)

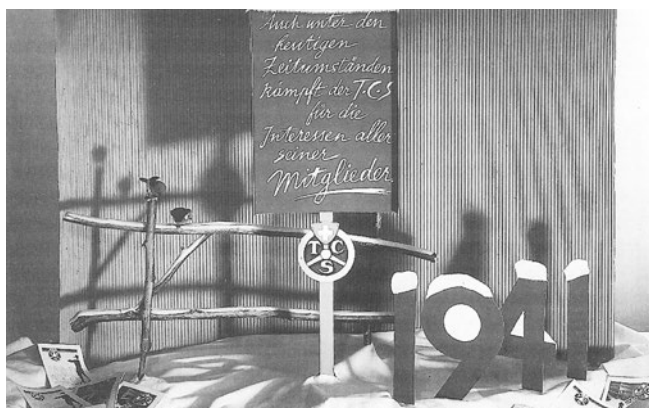
## 34 Punti chiave tematici

### Fattori di mobilità esterni

Il modo in cui le persone si muovono cambia di solito in modo lento e, in qualche misura, tale trasformazione può essere anticipata. Di tanto in tanto, tuttavia, si verificano bruschi eventi esterni che modificano la mobilità in tempi molto brevi. Il TCS, in qualità di fornitore di servizi legati alla mobilità, è sempre stato influenzato da questi eventi, sviluppando le proprie competenze di conseguenza.

#### Guerre in Europa

Sebbene i mezzi di trasporto a benzina siano sotto pressione per via dell'aumento dei costi già prima dello scoppio della Seconda guerra mondiale, l'inizio delle ostilità cambia di colpo le sorti della mobilità. Con la chiusura delle frontiere svizzere, da un giorno all'altro non è più possibile spostarsi all'estero, cosa che nel corso dei decenni precedenti è stata relativamente facile (soprattutto per i soci del TCS). Mentre la carenza di benzina può essere contrastata con misure tecniche, le frontiere rimangono chiuse e non si può fare nulla per cambiare la situazione. Al contempo il turismo svizzero, che in alcune zone dipende in larga misura dal turismo straniero, risente della mancanza di visitatori. Assurge così a dovere nazionale e patriottico incentivare i viaggi all'interno del proprio paese. Oltre alle visite guidate di gruppo, il TCS pubblica in una serie di articoli (poi trasmessi alla radio a cadenza settimanale, almeno nella regione di Ginevra/Losanna) le possibili destinazioni di viaggio e gli itinerari per le escursioni. Che si tratti di un bel viale o di un piccolo monastero, l'obiettivo è quello di scoprire le bellezze della Svizzera «sconosciuta» anche al di fuori delle mete escursionistiche più gettonate.



Ill. 35: Impegno del TCS durante la Seconda guerra mondiale

#### Crisi petrolifera

Al termine della guerra la produzione di petrolio e le importazioni verso la Svizzera sono tornate a funzionare in maniera regolare, incentivando così il traffico dei mezzi a petrolio. Poiché diversi paesi produttori di petrolio in Medio Oriente hanno iniziato a ridurre la loro produzione, nel 1973 la materia prima diventa più scarsa e più costosa. La forte dipendenza da questa risorsa si avverte anche in Svizzera. Il TCS fa appello alla responsabilità individuale degli automobilisti affinché si astengano, nei limiti del possibile, da tutti i viaggi non necessari; in caso contrario, infatti, si rischia di incorrere in misure coercitive da parte dello Stato. Inoltre, formula raccomandazioni per una guida economica e chiede il sanzionamento dei conducenti che eccedono, ad esempio, guidando in modo troppo rumoroso, lasciando il motore acceso e così via. Ciononostante si ricorre alle domeniche senz'auto, un'iniziativa mirata a risparmiare benzina e mostrare la gravità della situazione. La bicicletta come mezzo per le gite di piacere e gli spostamenti brevi acquista una popolarità sempre maggiore. A tal proposito, il Cyclo-Centre del TCS, già inaugurato in estate, risulta molto utile. Qui infatti è possibile parcheggiare l'auto e al suo posto noleggiare una bicicletta, sia per fare un'escursione domenicale su piste ciclabili segnalate che per raggiungere il centro città.



Ill. 36: Inaugurazione del Cyclo-Centre di Yens (VD)

## Catastrofi e pandemie

Mentre gli shock legati alla mobilità, dei quali si è già fatta menzione, si protraggono per mesi o addirittura anni, si verificano anche altri eventi che limitano fortemente la mobilità a breve termine e per via dei quali il TCS deve fornire un aiuto rapido alle persone colpite sia in patria che fuori dal territorio nazionale. Grazie alla Patrouille, all'assistenza all'estero e alla Centrale d'allarme e d'informazione, il TCS risulta ben equipaggiato. Più sono lontane le destinazioni scelte dai soci del TCS, più la gamma di servizi offerti dal Club si estende, fino a raggiungere il mondo intero.

Solo per annoverare alcuni esempi, si ricordano:

- operazione «Snowstorm» del 1999: nevicate estreme sulle Alpi, valanghe, evacuazione degli ospiti provenienti dalla Svizzera e dall'estero, rimpatrio dei veicoli dopo lo scioglimento della neve. La Centrale d'informazione diventa il punto di riferimento delle aree di crisi (in pochi giorni oltre 40'000 chiamate).
- 2001: grossi problemi a livello di traffico aereo e di spostamenti in generale a causa dell'11 settembre (mancanza di voli di ritorno e cancellazioni di massa dopo l'attacco terroristico a New York) e poco dopo la fine di Swissair. ETI e le agenzie viaggi del TCS sono sottoposte a forti pressioni.
- 2005: quest'anno, caratterizzato dalle conseguenze dello tsunami nel sud-est asiatico, dagli attentati terroristici, dalle catastrofi naturali e dall'influenza aviaria, dimostra che in un mondo globale anche il TCS deve ampliare sempre più la propria presenza. Il raggio d'azione nella sola Europa non è più in grado di coprire tutti i soci e i titolari di libretti ETI.

Gli specialisti di crisi sono sul posto per potenziare i rimpatri. Viene inoltre istituita una hotline diretta gestita da Rega e TCS, visto anche il bisogno dei parenti di ricevere informazioni sulle persone che si trovano nell'area di crisi.

- 2009: il TCS lancia un radar dei rischi destinato ai viaggiatori, per ottenere informazioni aggiornate su base giornaliera in merito ai possibili rischi nelle destinazioni di viaggio, consultando la pagina [eti.tcs.ch](http://eti.tcs.ch). Al numero 031 850 52 62 viene messa a disposizione una hotline gratuita per le domande su pandemia H1N1 e viaggi.
- 2018: lancio dell'app «Travel Safety» al fine di poter avviare rapidamente misure decisive volte alla sicurezza e all'evacuazione dei soci.
- 2020: sotto la guida del settore della mobilità (Astag, TCS e le associazioni dei maestri di guida), diversi partner lanciano una piattaforma non commerciale per lo scambio di personale con l'etichetta «COROSOL – il Fondo di solidarietà del Coronavirus». L'obiettivo è, tra le altre cose, quello di aiutare le persone interessate dal divieto di lavoro.



Ill. 37: Intervento durante una tempesta di neve

### Le donne per il TCS, il TCS per le donne

Tutto tranne che un club per soli uomini. Quando si sente parlare di TCS, di solito viene in mente un club automobilistico o il soccorso stradale e spesso si pensa a un'organizzazione a prevalenza maschile. In realtà, oltre a essersi impegnato attivamente nel corso degli anni nei settori più disparati, il più grande club della mobilità della Svizzera punta anche sulla diversità: alla fine del 2020, il 44 per cento del personale è infatti costituito da donne.

#### Cicliste

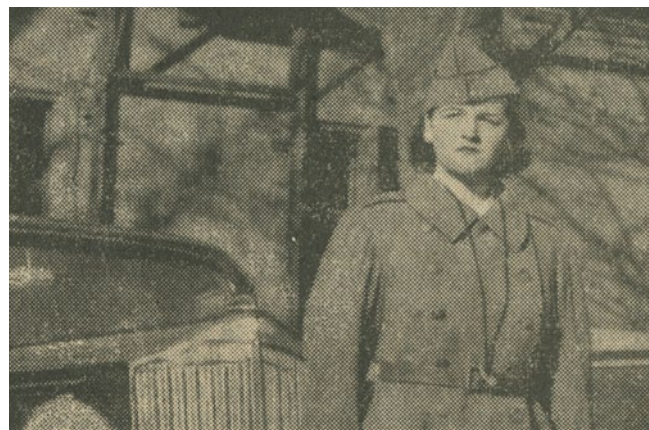
Fin dall'inizio le donne possono essere ammesse al TCS, a condizione che abbiano il permesso del padre o del marito. In generale, le donne cicliste non soltanto sono ben accette nel TCS, ma vengono attivamente incoraggiate a unirsi al Club. In occasione dell'assemblea generale del 1898 viene ad esempio chiesto loro di scrivere di più per la «Revue». E tutto ciò nonostante la reticenza di gran parte della società di allora, che reputava il ciclismo femminile non solo sconveniente ma anche dannoso per la loro salute. Il TCS cerca di contrastare questi pregiudizi, sottolineando i benefici per la salute di tale attività sportiva. Inoltre, in linea con lo spirito del tempo, diversi autori affermano che una donna che va in bicicletta non deve rinunciare all'eleganza.

#### Autiste

Prima della Seconda guerra mondiale le donne autiste sono una piccola minoranza. Quantomeno in un filmato del TCS del 1930, compare anche una donna autista in una situazione di panne. Pur non in gran numero, le donne che guidano (alcune con veicoli propri) vengono reclutate come autiste per l'SVS (Servizio Volontario di Soccorso) durante la Seconda guerra mondiale. Circa 350 donne rispondono agli appelli che vengono pubblicati anche sul «Touring». Soprattutto all'inizio della guerra, le «nostre donne autiste» compaiono a più riprese nei resoconti del «Touring». Nel dopoguerra, nonostante le classiche aspettative legate ai ruoli, sempre più donne si mettono al volante e appaiono anche nei relativi opuscoli pubblicitari e filmati. All'inizio degli anni sessanta, vi sono persino alcune compagnie assicurative che concedono alle donne tariffe agevolate poiché guidano in modo più sicuro.



Ill. 38: Cicloturismo per donne («Revue»)



Ill. 39: Autiste volontarie del 1939

### Pattugliatrici

La prima pattugliatrice è entrata in servizio nel 1994. Per sette anni, la ventiduenne meccanica d'auto di Estavayer-le-Lac ha contribuito a risolvere ogni tipo di guasto, trovandosi a volte a svolgere interventi buffi, e non ha mai avuto problemi a farsi accettare. Per diversi anni, resta l'unica donna in seno alla Patrouille TCS, finché una collega dell'area di Zurigo non si unisce alla squadra. Nel frattempo il numero delle pattugliatrici è passato a tre su un totale di 205 collaboratori nella Patrouille.



Ill. 40: Isabelle Marchand nel 1998

### Donne al comando

La prima donna a ricoprire una posizione dirigenziale nel TCS è stata Esther Schawalder, in qualità di responsabile della divisione Turismo e Business e membro della direzione dal 1999 al 2004. Odile Schuler-Volken (Vallese, ex albergatrice) è la prima donna ad essere stata eletta nel 2009 nel Consiglio di amministrazione del TCS, dove è anche membro del Consiglio di amministrazione di Heberga SA e del Consiglio di fondazione della cassa pensioni fino al 2011. Nel 2005, Fabienne Bernard è la prima donna a diventare presidente di una sezione (Vallese), dove in precedenza aveva ricoperto svariati incarichi in seno al comitato. Nel 2011 è diventata membro del Consiglio di amministrazione del TCS ed è stata nominata (prima) vicepresidente nel settembre 2020. Dal 2017, anche Doris Iselin-Schneider è entrata a far parte del Consiglio di amministrazione del TCS in qualità di membro per la Sezione Sciaffusa. Johanna Grombach, Cheffe de Cabinet del Presidente centrale, ricopre tale posizione presso il TCS dal 2011. Sandra Herren, membro della direzione del TCS, gestisce la divisione Mobilità e Tempo libero dal 2012, mentre Chloé Duriez (Shared Services Center) è responsabile di un'altra delle otto divisioni del TCS.



Ill. 41: 1<sup>a</sup> vicepresidente Fabienne Bernard

### Corsi per donne

Da alcuni anni, le singole sezioni offrono corsi tecnici e di guida riservati esclusivamente alle donne autiste:

- formazione sulla sicurezza al volante per sole donne a Betzholz, Stockental, Plantin, Emmen e Lignières nonché addestramento alla guida su neve e ghiaccio presso una pista del TCS di Bourg-St-Pierre (VS).
- ABC tecnico pensato esclusivamente per le donne.



Ill. 42: Corso per donne (1980)

### Sezione femminile

Con una sezione femminile, la Sezione delle due Basilea offre un'ampia proposta di eventi, escursioni e visite rivolti appositamente alle donne da oltre 50 anni. Il momento culminante dell'anno è sempre un viaggio di più giorni in un paese vicino alla Svizzera.

«Siamo interessate alla socializzazione e alla solidarietà, ma anche alla partecipazione a eventi culturali e alla visita di attrazioni», afferma l'attuale Presidente Rosmarie Messerli. L'età dei soci della sezione femminile va dai 55 anni in su; le donne più giovani sono naturalmente le benvenute. La quota associativa annuale è di CHF 40.— e l'iscrizione al TCS delle due Basilea è un requisito indispensabile.



Ill. 43: Viaggio sezione femminile in Borgogna 2018

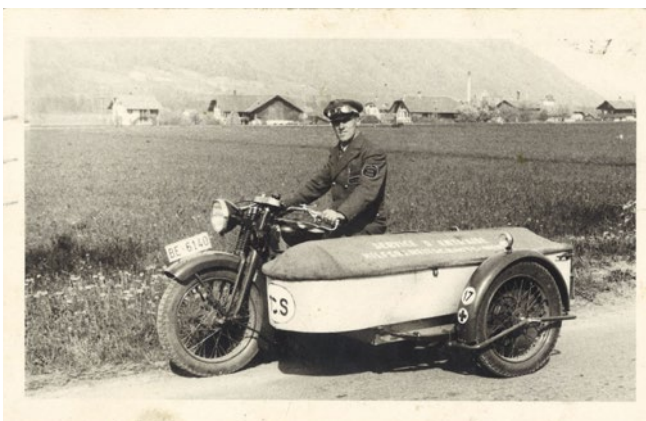
## Nostalgia dei pattugliatori

I pattugliatori del TCS entrano in stretto contatto con le persone in un tempo molto breve, sperimentando così storie di vita incredibili e scoprendo destini diversi. Il primo compito di un pattugliatore resta però sempre quello di rimettere in sesto un veicolo, cosa che spesso richiede un talento per l'improvvisazione, visto che non è possibile portare con sé tutti i pezzi di ricambio. Prerequisiti fondamentali sono una formazione continua, al fine di apprendere gli ultimi sviluppi della tecnologia automobilistica, e la forte predisposizione ad aiutare gli altri.

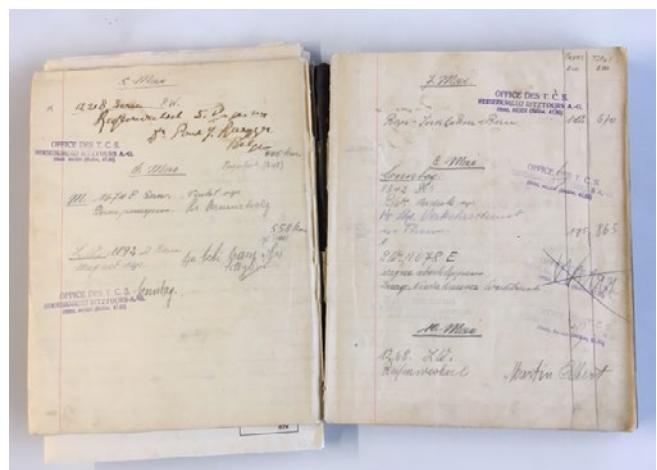
### Servizio di soccorso stradale

Nel maggio 1929, la polizia dei cantoni di Vaud e Berna visita il servizio di soccorso stradale del TCS, attivo dal 1° maggio sul tratto stradale Losanna-Ginevra, che il Club ha intenzione di estendere al tratto Losanna-Berna. Fino a questo momento, il servizio ha fornito assistenza in 33 casi, principalmente per problemi di accensione e di mancanza di benzina. Questi eventi vengono documentati in maniera precisa e minuziosa dai funzionari del TCS, che ne tengono traccia in un apposito registro, dando così il via alle uniche statistiche dei guasti esistenti. Nei giorni successivi entreranno in funzione altri sette sidecar, provvisoriamente in prova. In base all'esperienza acquisita, il servizio di assistenza verrà esteso in modo sistematico all'intera rete delle principali strade interurbane. 36 candidati hanno fatto domanda per la posizione vacante di ausiliario.

Negli anni trenta non esistevano collegamenti radio o telefoni cellulari con cui chiamare un pattugliatore. Il compito dei pattugliatori consisteva quindi anche nel percorrere determinati itinerari prestabiliti. Un vecchio registro dei rapporti del pattugliatore Adolf Vogelsang mostra che erano di sua competenza le tratte Berna-Meiringen e Berna-Olten. Nel maggio 1932, ci sono numerose voci che vanno dalla risoluzione di guasti (pulizia del carburatore, cambio di pneumatici, riparazione di luci) al trasporto dei feriti a seguito di un incidente.



Ill. 44: Adolf Vogelsang (1932)



Ill. 45: Registro dei rapporti di A. Vogelsang (1932)

### Assistenza Touring

Il massiccio aumento del numero di veicoli a motore dopo la Seconda guerra mondiale e il conseguente incremento del numero di guasti spingono il TCS ad ampliare il servizio di assistenza in caso di guasto. Nel corso degli anni, il servizio di soccorso stradale del TCS si afferma sui passi alpini svizzeri, nelle grandi città e, in tempi più recenti, sulle autostrade. Dal 1936, il servizio è conosciuto come Assistenza Touring. Poco dopo l'introduzione di questa prestazione, uno dei problemi più difficili in termini di assistenza stradale si rivela essere la trasmissione dei messaggi ai soccorritori in servizio sui loro veicoli di pattuglia gialli e neri. Al tempo, le aziende e le istituzioni private non erano autorizzate a gestire le proprie stazioni radio. Per questo motivo il TCS equipaggia inizialmente i suoi veicoli di soccorso con la chiamata automatica. Questo sistema di chiamata senza fili delle

PTT consente di contattare in qualsiasi momento i mezzi che pattugliano determinate strade tramite la rete di chiamata automatica per auto equipaggiata di trasmettitori sul Säntis e sul Chasseral. Tuttavia, più il servizio viene ampliato e il numero di operazioni aumenta, più diventa evidente che l'unico modo per garantire un impiego razionale dei pattugliatori nelle città e sulle autostrade è quello di utilizzare sistemi radio bidirezionali. Nel 1962 il TCS effettua il primo esperimento con impianti radio al San Gottardo e in Ticino, ossei in una zona in cui la propagazione delle onde radio risulta piuttosto complicata. Dopo lunghe trattative con le PTT, nell'estate del 1963 il TCS ottiene il permesso di effettuare una prova sul San Gottardo, il più importante e trafficato dei passi di montagna. L'esperienza acquisita consente al TCS di elaborare i piani per una rete radio che copra tutto il territorio nazionale, da realizzare in più fasi.



Ill. 46: Stazione radio mobile del TCS negli anni sessanta



Ill. 47: Sistema radio integrato negli anni sessanta

### Compagnia Touring

Con l'idea di impiegare i pattugliatori del TCS in modo sensato e mirato durante il servizio attivo, negli anni settanta (fino al 1980 circa), tutti gli addetti di pattuglia vengono assegnati a una compagnia Touring. In questa unità di Thun completano i loro corsi di aggiornamento. Compito principale della compagnia è quello di regolare il traffico e fornire assistenza in caso di guasto ai veicoli dell'esercito. I pattugliatori entrano in azione con i loro veicoli di pattuglia. In caso di emergenza, i veicoli sarebbero stati riverniciati. Inoltre, l'esercito avrebbe assunto il controllo della rete radio di pattuglia, dotata di un'ottima copertura sul territorio nazionale unica nel suo genere.



Ill. 48: Formazione negli anni settanta

### Ausiliari Touring

All'inizio degli anni sessanta, il Touring Club dispone di circa 55 veicoli di pattuglia destinati al soccorso stradale e collabora inoltre con le officine. In caso di panne, infatti, può passare molto tempo prima che arrivino i soccorsi. Per migliorare questa situazione, il Touring Club di Zurigo introduce gli ausiliari Touring, soci del Club appositamente formati e addestrati per svolgere servizi di solidarietà in caso di incidenti e guasti. Inoltre, i volontari, che devono godere di una buona reputazione come automobilisti, ricevono un equipaggiamento di pronto intervento del valore di CHF 900.—, contenente tute, farmacia da viaggio, macchina fotografica, estintore, borsa degli attrezzi e gesso. Come riportato nel numero 9 della rivista «Automobil Revue» del 1961, durante un corso della durata di un giorno si svolge la formazione degli ausiliari, sui quali grava una responsabilità non indifferente,

visto che sono i primi a intervenire in caso di incidente o guasto. Devono essere in grado di garantire la corretta posizione dei feriti, circoscrivere la scena dell'incidente e regolare il traffico in transito. Dopo aver superato il corso, ricevono le targhette gialle riflettenti da apporre alle loro auto e che li identificano come ausiliari del TCS, un manuale cartaceo e un documento d'identità. Gli ausiliari Touring portano con sé in auto l'attrezzatura necessaria in caso di incidenti.

Durante il primo corso di formazione che si tiene a Zurigo vengono addestrati ottanta ausiliari. Dato che non sono richieste particolari conoscenze specialistiche al riguardo, qualsiasi socio del TCS può, in linea generale, ricevere la formazione per diventare ausiliari Touring.



Ill. 49: Ausiliari Touring (1970)



Ill. 50: Ausiliari Touring (1970)

### Outdoor, camping e hotel

In quanto Touring Club (e non in veste di club automobilistico), il TCS dà priorità sin dall'inizio al turismo, ai viaggi e alla mobilità. Per questo motivo, da decenni è inoltre membro dell'Association Internationale Touristique (AIT) e negli anni novanta ha aderito alla Fédération Internationale de l'Automobile (FIA). Rientrano in questa logica anche l'inclusione dei canoisti (escursionisti fluviali) e dei campeggiatori nelle categorie di soci e la gestione di alberghi propri.

#### Sezione Nautica

La Federazione di Canoa (Associazione degli escursionisti fluviali svizzeri) si unisce al TCS nel 1936 dopo undici anni di esistenza, garantendo così una maggiore diversità nella base dei soci. La Sezione Nautica del TCS, nome che avrà da quel momento in poi, è composta da circa 600 soci. Da un lato, la sezione ha ambizioni sportive e riesce persino a inviare canoisti alle Olimpiadi (nel 2000 manda due persone alle Olimpiadi di Sydney) o a organizzare, ad esempio, i Campionati Mondiali del 1973 nella Muotatal. Dall'altro, propone occasioni di svago e opportunità di passare del tempo insieme ad altre persone all'aria aperta a contatto con la natura. La collaborazione dura fino al 2010. Il TCS pone fine alla sponsorizzazione principale della Federazione Svizzera di Canoa per motivi economici.

#### Cyclo-Centre e cicloturismo

Il ciclismo come attività ricreativa e turistica costituisce uno dei valori fondamentali del TCS e uno dei suoi scopi fondanti. Durante le due fasi di euforia automobilistica (anni trenta e anni cinquanta–sessanta), tuttavia, la bicicletta passa in secondo piano in molti luoghi, poiché la maggior parte dei soci è costituita da automobilisti. Il cicloturismo riceve un nuovo impulso nel 1973 con l'apertura dei cosiddetti Cyclo-Centre. Anche le domeniche senz'auto incoraggiano l'uso della bicicletta, almeno in quel giorno della settimana. L'offerta viene ampliata nel corso degli sforzi a favore dell'ambiente, così come i percorsi segnalati, un impegno del TCS a favore di La Svizzera in bici, oggi integrata in SvizzeraMobile. Nel 1986 vengono segnalati 10'000 chilometri di piste ciclabili, ma il servizio viene interrotto nel 2005/2006. A riprova dell'ulteriore impegno nei confronti degli utenti del traffico non motorizzati, vanno menzionate a tal riguardo le giornate senza auto «SlowUp», durante le quali il TCS, in qualità di sponsor nazionale



Ill. 51: Gara di canottaggio a Ginevra (1942)



Ill. 52: Cyclo-Centro di Yens (VD) 1982

### Cyclo-Centre e cicloturismo

(dal 2011 al 2015), ha la possibilità di far conoscere e trasmettere in un modo accattivante la sua missione principale, ovvero la sicurezza e l'educazione stradale, in linea con il motto del Club «Vedere ed essere visti» nel traffico stradale (ad esempio, tramite formazione in situazioni di precedenza o rotatoria).

### Campeggi

Nel 1949 viene creata una nuova categoria di soci dedicata ai campeggiatori, che alla fine dello stesso anno conta già 680 iscritti. Ma questa non è l'unica novità. Vengono realizzati nuovi posti tenda e rilevati e modernizzati quelli già esistenti. Il campeggio è visto come la risposta «à ce besoin, inné chez l'Homme, de se rapprocher de la nature», vale a dire al bisogno, innato nell'uomo, di avvicinarsi alla natura («Touring» 1958). Il campeggio, però, non significa solo vicinanza alla natura, ma risponde anche al desiderio di viaggiare in modo individuale.

Il settore dei campeggi rappresenta per il TCS un'area di crescita dall'elevato potenziale, al cui centro si pone il comfort a contatto con la natura (cfr. rapporto annuale 1964). Il TCS è oggi il più grande fornitore di aree per il campeggio in Svizzera, e l'esigenza di vacanze in mezzo alla natura non è diminuita.



Ill. 53: SlowUp

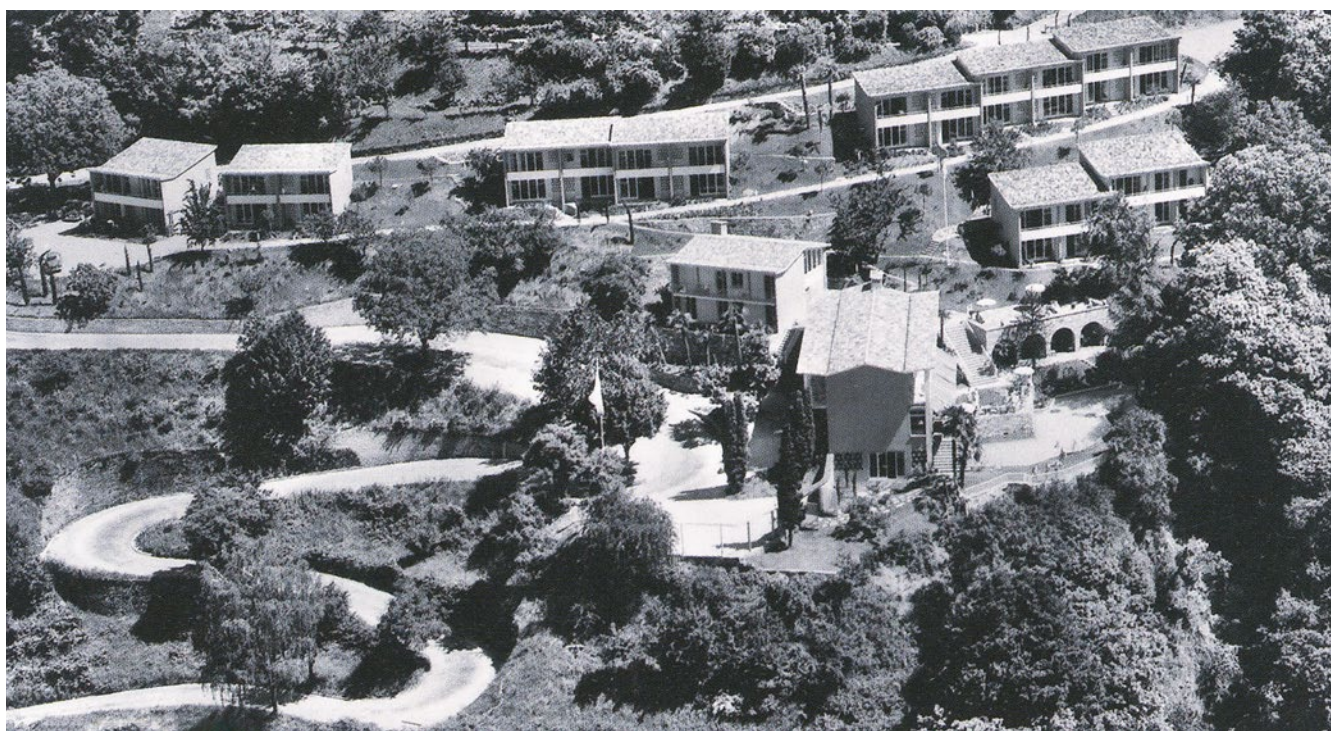


Ill. 54: Primo Campeggio Rally nazionale del TCS

## Hotel

Negli anni cinquanta, viaggiare in Svizzera non era così comodo come lo è oggi. All'epoca, il Touring Club Svizzero gestiva oltre un centinaio di campeggi, ma le altre strutture ricettive erano largamente carenti. Per questo motivo la filiale del TCS, Heberga AG, acquisisce alla fine terreni in posizioni privilegiate nei cantoni di San Gallo e Ticino. Nel 1959, i due hotel tre stelle Schloss a Bad Ragaz e Bellavista a Vira Gambarogno

(TI) aprono le loro porte sul Lago Maggiore. In occasione del 50° anniversario degli hotel del TCS, a settembre si tiene il «Rallye TCS Hotels» con partenza da e ritorno all'hotel Schloss Ragaz. Oltre alle «oldtimer», le classiche auto d'epoca, Bad Ragaz ospita anche le cosiddette «youngtimer», vetture di oltre vent'anni fa. Dopo sessant'anni, il TCS si ritirerà dal settore alberghiero alla fine del 2019 e venderà i due hotel.



Ill. 55: Hotel Bellavista (1959)

### Sezioni

In quanto istituzione svizzera, il TCS vive il federalismo fin dall'inizio. Con questo si intende esplicitamente l'organizzazione geografica in sezioni e non i raggruppamenti per temi come la Sezione automobilistica (1911-1916) o la Sezione nautica (1936-2010).

### Federalismo

L'obiettivo di promuovere il turismo in generale e il cicloturismo in particolare, presuppone che non ci si concentri unicamente sulla propria località. Fin dall'inizio, quindi, vi sono soci di diverse regioni (anche se perlopiù con radici nella Svizzera francese). Alcuni di questi soci sono pronti a mettersi a disposizione come delegati nelle rispettive regioni. Il loro compito non è solo quello di reclutare nuovi iscritti, ma anche di fornire consulenza ai soci e rappresentare i loro interessi nelle rispettive regioni. A seconda della densità dei soci, un delegato è responsabile di un'area più piccola o di un'intera sezione che può estendersi su più cantoni. Inoltre, al momento della fondazione, sono presenti delegati anche all'estero, ad esempio sulla costa orientale degli Stati Uniti o a Parigi e Milano. La suddivisione in sezioni varia fin dall'inizio. Dapprima vi sono cinque sezioni, ma perché si verifichi la vera svolta ci vorrà del tempo. L'annuario del TCS del 1901, ad esempio, è pubblicato solo in francese, poiché solo un quinto dei soci proviene da paesi di lingua tedesca e i costi sarebbero stati troppo elevati (1901 Annuaire). Per poter avere un'influenza maggiore e più rapida sugli eventi regionali, a partire dal 1914 si procede al decentramento, con la creazione delle sezioni nella loro forma attuale.

#### La fondazione delle sezioni in ordine cronologico

- Ticino (1914)
- Giura (1916)
- Ginevra (1917)
- Zurigo (1917)
- Vaud (1918)
- Le due Basilea (1921)
- Neuchâtel (1922)
- Sciaffusa (1924)
- Biel/Bienne-Seeland (1925)
- Berna (1926)
- Friburgo (1926)
- Grigioni (1926)
- Soletta (1926)
- Vallese (1926)
- Waldstätte (1926)
- Argovia (1927)
- Glarona (1927)
- San Gallo-Appenzello Interno (1927)
- Turgovia (1927)
- Giura neocastellano (1928)
- Zugo (1950)
- Appenzello Esterno (1953)
- Uri (1960)
- Svitto (1963)

Alla fine del 2020, il TCS sarà rappresentato da 23 sezioni in tutta la Svizzera, visto che le Sezioni Neuchâtel e Giura neocastellano si sono fuse per formare la Sezione Neuchâtel a partire dal 2021.

## Sezioni

Quali organizzazioni dotate, come il TCS stesso, di una struttura federale, le sezioni sono caratterizzate da un elevato grado di autonomia. In quanto associazioni giuridicamente indipendenti, decidono a propria discrezione come attuare la visione comune dell'intera organizzazione. A loro volta, possono essere organizzate in sottosezioni o gruppi regionali o filiali. Le attività svolte e le prestazioni offerte ai soci variano a seconda dell'ambito di competenza di ciascuna sezione. Le sezioni si impegnano a favore della sicurezza stradale e curano i contatti con la polizia e le altre autorità. A livello politico, difendono gli interessi dei loro soci in materia di traffico stradale e mobilità in generale e mantengono i contatti con l'amministrazione e la politica.



Ill. 56: Giornata delle sezioni Romande 1934

Oltre alle assemblee previste dagli statuti, le sezioni programmano manifestazioni ed eventi rivolti a diversi gruppi target del TCS e volti a rafforzare lo spirito del Club e la fedeltà dei suoi soci. In quest'ottica, organizzano gite fuori porta dedicate ai soci come tour in bus per visitare posti nuovi, escursioni a piedi e giri in bicicletta o in moto. I soci si incontrano anche per giocare a carte, ballare o condividere la loro passione per le auto d'epoca. I giovani hanno la possibilità di partecipare ai popolarissimi corsi di preparazione alla scuola guida, ma anche per i soci più piccoli sono pensate attività di gioco e divertimento.



Ill. 57: Educazione stradale con la polizia (1935)

### Sezioni

Da sole o in collaborazione con una o più sezioni, queste organizzazioni fungono da punto di riferimento fisico per tutti i soci del TCS (punto di contatto). Ciascuna sezione fornisce ai soci consulenza e informazioni su tutte le questioni relative al sociariato e ai diversi servizi offerti dal Club centrale e dalle sezioni stesse. Le sezioni sono attive in numerosi settori e offrono un'ampia gamma di servizi che vanno dai trasporti, alla formazione e alla sicurezza, fino alle proposte ricreative e culturali. Diverse sezioni gestiscono un centro tecnico che offre test pre-collauda per auto, moto e scooter eseguito da esperti specializzati. Più volte l'anno, le sezioni inviano gratuitamente il loro bollettino contenente informazioni su eventi, pareri su questioni legate alla mobilità a livello regionale, offerte e vantaggi per i soci e altre attività.

Una delle aspirazioni del TCS è sempre stata quella di essere radicato a livello locale. Per far sì che il sociariato apporti vantaggi per tutti i soci, sia che questi vivano nella città di Zurigo o in un villaggio di montagna del Vallese, la presenza locale è un requisito essenziale. L'organizzazione a struttura federale e la collaborazione con le sezioni consentono al TCS di essere molto vicino ai propri soci, un privilegio davvero impagabile.



Ill. 58: Test di frenata della Sezione Vaud (1939)



Ill. 59: Centro tecnico 1979

### Organo di club

In conformità con lo statuto, il TCS pubblica una rivista periodica del club in cui vengono annunciate le comunicazioni ufficiali.

### Revue – TOURING – Rivista Touring

La « Revue du Touring Club Suisse », il primo organo ufficiale del TCS, è stato pubblicato nel 1896. Agli inizi, la « Revue » affrontava questioni sociali rilevanti, forniva informazioni sul turismo in Svizzera in generale e sul ciclismo in particolare ed era aperta a tutte le questioni di interesse generale. Con l'aumento del numero di soci « automobilisti », anche le loro preoccupazioni vengono gradualmente prese in considerazione, affrontate e difese. Da quel momento in poi, il TCS informa i suoi membri in vari modi e su tutto ciò che riguarda la mobilità in senso lato. La sua « Revue », in seguito ribattezzata « TOURING », è sempre il pilastro principale del suo servizio di informazione e lo speciale più importante per i trasporti e la mobilità, nonché per il tempo libero e il turismo. Il TCS informa gradualmente ogni socio, gradualmente nella propria lingua, sullo sviluppo della mobilità con tutte le sue sfide e opportunità, fornisce preziosi consigli tecnici e di sicurezza e riferisce regolarmente sugli eventi politici e turistici in corso. La rivista Touring, cresciuta nel tempo fino a diventare il mensile più letto e a più alta tiratura della Svizzera, fa luce sul mondo dei ciclisti, delle auto, dei pendolari, dei viaggiatori, della sicurezza stradale, della sostenibilità, dei trasporti pubblici e dell'aviazione, comprese le attuali questioni di politica dei trasporti e ambientale in tutte le loro sfaccettature. Attraverso la sua rivista di club, il TCS fornisce una serie di informazioni indipendenti e affidabili per formarsi opinioni fondate e prendere decisioni sicure.

Fin dai suoi esordi, l'organo di comunicazione del club TCS tradizionale ha percorso una strada considerevole: inizio come rivista mensile « Revue du

Touring Club Suisse » (1896), rapidamente bilingue, inizialmente senza illustrazioni e poi con illustrazioni in bianco e nero (1926) - giornale settimanale « TOURING » con lingue separate e un supplemento mensile (1936), tre edizioni nelle lingue nazionali, inizialmente in bianco e nero (1947), successivamente a un colore e con illustrazioni in quadricromia (1984) - giornale bisettimanale e cambio di formato (1990) - redazione online con interazione con i lettori (2009)



Ill. 60: Revue 1898

Revue – TOURING – Rivista Touring

- dall'app gratuita (2011) alla rivista di lifestyle di alta qualità « touring » in una qualità di carta più ecologica e con edizioni speciali (2015) - ampliamento con supplementi tematici nei settori dell'abitare e dell'elettromobilità, nonché della salute e della medicina (2020).

Questo sviluppo testimonia il desiderio costante del Club di avere un organo di stampa che sia in contatto con i suoi soci e che fornisca una piattaforma dalla quale il Club possa farsi portavoce delle preoccupazioni dei suoi soci e rappresentante dei loro interessi. Con informazioni regolari su eventi attuali, progetti e impegni, annunci di eventi, relazioni su successi, sfide o battute d'arresto, risultati eccezionali o presentazioni di membri e personali-

tà speciali, consigli indipendenti e pareri di esperti, il TCS è costantemente in grado di promuovere e consolidare il senso di comunità del club e la sua immagine pubblica. L'organo del club documenta costantemente la storia del club nel contesto degli attuali eventi socio-politici e si è affermato come un prezioso archivio delle attività e dello sviluppo del club e dell'evoluzione generale dei trasporti e degli sviluppi socio-politici in Svizzera, che ha svolto un ruolo fondamentale.



Ill. 61: Touring 2009



Ill. 62: Rivista Touring dal 2015

## Cooperazioni

Nel corso della lunga storia dell'associazione, sono state avviate numerose collaborazioni.

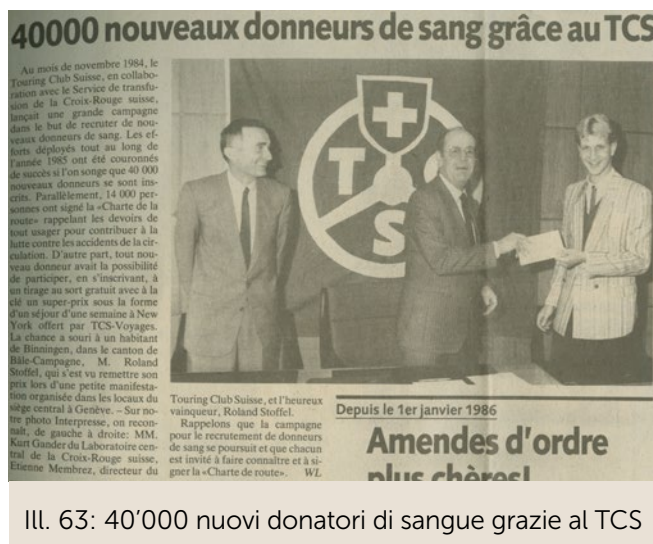
### Cooperazioni

Una prima forma di cooperazione avviene già al momento della fondazione. Albergatori, ristoranti e meccanici possono essere segnalati negli annuari e negli elenchi del TCS se soddisfano i requisiti necessari, concedendo in cambio ai soci del TCS sconti sui servizi da loro offerti. Per molto tempo, il TCS non offre nemmeno servizi assicurativi propri, per cui si assicura anche partner in questo settore attraverso una rete di contratti.

Come già menzionato, all'inizio l'ACS e il TCS sono strettamente legati sia in termini di personale che di spazio. Entrambi sono interessati al turismo e ai moderni mezzi di trasporto e alla loro promozione. L'apertura del TCS agli automobilisti e quindi, in un certo senso, la fine della separazione tra bicicletta e automobile in due associazioni vicine, provoca tensioni. Nel primo decennio del 1900, tali contrasti vengono percepiti anche a livello personale, causando profonde spaccature. Dopo la loro attenua-

zione nel corso del tempo, ACS e TCS riprendono a collaborare, soprattutto nel campo della sicurezza stradale, ad esempio nella serie di filmati «Sortilèges de la route» (anni sessanta). Come simbolo della ripresa collaborazione, i pattugliatori scolastici degli anni sessanta indossano il cappello con la scritta ACS e la cintura con scritto TCS. Durante questo periodo, il TCS collabora a più riprese anche con la Croce Rossa. Nel 1944, ad esempio, le due organizzazioni uniscono le forze per l'approvvigionamento nazionale: sotto la tutela della Croce Rossa e con i documenti doganali del TCS, viene avviato lo scambio di merci verso l'esterno. A metà degli anni ottanta, il TCS e la Croce Rossa si uniscono nuovamente per reclutare nuovi donatori di sangue, che sarebbero stati utili anche alle vittime di incidenti stradali. Come incentivo per i nuovi donatori, il TCS sponsorizza una settimana di vacanza a New York.

In qualità di organizzazione promotrice della mobilità dei propri soci, non può fare a meno di avere partner forti anche all'estero, così da poter fornire aiuto a chi ne ha bisogno in modo rapido. Per questo motivo il TCS si affida a partnership con associazioni di mobilità estere. Il Club è membro fondatore della Ligue Internationale des Associations Touristes (LIAT) e in seguito entra a far parte dell'AIT (Alliance Internationale de Tourisme 1919), decisione legata soprattutto a ragioni di politica mondiale. Nel 2004, l'AIT e la FIA si fondono. Inizialmente, l'attenzione è rivolta soprattutto ai vantaggi offerti dallo scambio di informazioni e servizi durante i viaggi (ad esempio mappe locali, soccorso stradale sul posto), ma ora ad acquisire un'importanza fondamentale è anche



Ill. 63: 40'000 nuovi donatori di sangue grazie al TCS

### Cooperazioni

la cooperazione nell'ambito della tutela dei consumatori (ad esempio i primi test sugli pneumatici nel 1973).

La scelta di destinazioni sempre più lontane dai tutelati dal TCS e la possibilità di rimpatriare le persone ferite per via aerea rendono necessaria la collaborazione con specialisti del volo, che avviene fin dagli anni settanta. A seconda della distanza e della regione linguistica, si ricorre a diversi fornitori: Rega per i voli extraeuropei e per i soci di lingua tedesca e italiana; Aeroleasing Ginevra o TAG Aviation per i voli europei di andata e ritorno verso la Svizzera francese. Gli elicotteri vengono utilizzati per le missioni del TCS dal 1981, ma solo per voli di andata e ritorno entro un raggio di 400–500 chilometri.

Per le visite mediche all'estero, esiste una partnership con International SOS fino al 2011. Nel 2004 il TCS intensifica la collaborazione con la Rega: i rimpatri sono effettuati da quest'ultima, mentre l'assistenza legale all'estero ai sostenitori della Rega è fornita dal TCS. Dopo un'interruzione della collaborazione — dal 2012 al 2015, la TAS possiede il 49 per cento di Alpine Air Ambulance e quindi possiede indirettamente una propria flotta — la cooperazione viene ripresa nel 2015 per le missioni all'estero. Ricapitolando, si può affermare che il TCS ha costruito una solida rete per i rimpatri, che consente di effettuare trasferimenti da tutto il mondo.



Ill. 64: TCS e Rega



Ill. 65: TCS Ambulance 2014

## Servizi

Una selezione di servizi, passati e attualmente offerti dal TCS, più variegata di quanto si possa pensare. In linea con il motto «Sempre al mio fianco», le prestazioni rivolte ai soci hanno sempre la priorità.

### Segnaletica, mappe e pianificazione degli itinerari

La segnaletica e le mappe rappresentano un servizio importante fin dall'inizio, e la scoperta del mondo con mezzi di trasporto individuali rende tali ausili indispensabili. Il TCS fa produrre i segnali stradali in proprio ed esegue già test sui materiali per garantire la migliore durata della vernice. Dal 1934, il TCS offre anche la pianificazione degli itinerari con informazioni sulla distanza: un servizio importante in un'epoca priva di navigatore satellitare, app o condizioni stradali uniformi. La dotazione di un valido sistema di segnaletica e di segnali di pericolo rimane una priorità del TCS. Con l'idea di far riscoprire il cicloturismo, negli anni '70/'80 il TCS segnala i percorsi ciclabili e pubblica mappe per bici, che l'ATA stessa distribuisce ai suoi soci con il logo TCS. L'obiettivo non è quello di incentivare la sensibilizzazione ambientale, bensì di promuovere l'organizzazione attiva del tempo libero. Il TCS assegna i cosiddetti brevetti alpini ai ciclisti che riescono a superare numerosi passi. Alcune sezioni tracciano e segnalano percorsi per mountain bike. Anche le cartine stradali e gli elenchi di garage e alberghi rimangono popolari per molto tempo.



Ill. 66: Mappa della Svizzera del 1938

### Telefoni

Nel periodo in cui viene istituita l'assistenza Touring, l'avvento dei cellulari è ancora molto lontano e non tutte le economie domestiche, soprattutto quelle situate nelle località più remote, dispongono di un allaccio telefonico. Per questo motivo, il TCS fa posizionare lungo le strade più trafficate dei telefoni SOS destinati ai richiedenti soccorso. Durante la Seconda guerra mondiale, il Club mette a disposizione dell'esercito due telefoni in luoghi remoti.



Ill. 67: Postazione telefonica del Bäregg

### Servizio sul traffico

Una volta, attraversare i passi alpini era un'avventura che poteva essere resa ancora più difficile dalle condizioni meteorologiche, poiché potevano essere chiusi a causa delle nevicate. Fino alla fine del XX secolo, anche chi si metteva al volante di un'automobile moderna, al momento di partire non aveva la garanzia di poter valicare i passi. Tutto ciò a causa della mancanza di una trasmissione di informazioni rapida e affidabile. Se un utente della strada, di solito un automobilista, voleva saperne di più sulle condizioni stradali, poteva ottenere informazioni chiamando il numero 163. Il fatto che il servizio viene descritto in dettaglio per la prima volta nel 1959 lascia presumere che l'offerta sia esistita da allora in poi. Al tempo la procedura era la seguente: gli operatori stradali fornivano informazioni sulle condizioni critiche delle strade, le informazioni venivano poi messe insieme, editate e infine registrate su un nastro. Coloro che chiamavano il numero apposito potevano così accedere alle notizie di cui avevano bisogno. Per agevolare la pianificazione del viaggio, nel 1994 il TCS, insieme a Radio Suisse Romande, sviluppa la prima centrale d'informazione

stradale (TCS Infostrada), un servizio che consente agli utenti della strada di informarsi sulla situazione attuale dei vari tratti stradali prima di mettersi in viaggio. Grazie alle centinaia di chiamate da parte degli utenti della strada e ai contatti con la polizia locale, il servizio già allora fornisce informazioni, in tempo reale e nelle tre lingue nazionali, sulla situazione del traffico concernente l'intera rete stradale svizzera. Questo servizio, disponibile sul sito web del TCS dal 1998, si è rapidamente sviluppato per dare informazioni in merito alla situazione della circolazione sull'intero territorio nazionale: incidenti, strade chiuse, veicoli che circolano in contromano, rete ferroviaria ridotta o interrotta, oppure pubblicando pronostici per i periodi di traffico intenso. Nel 2001, la centrale – fondata dal TCS, dalla SSR, dalle FFS e da Lions Air Skymedia – diventa Viasuisse e diffonde un gran numero di informazioni concernenti il traffico in Svizzera, sia attraverso le radio pubbliche che private. Ancora oggi, il TCS fornisce informazioni sulla situazione in corso in modo rapido e affidabile attraverso il suo sito web, ma anche tramite l'app TCS e le sue reti sociali.



Ill. 68: Centrale radio degli anni settanta



Ill. 69: Viasuisse (2020)

### Trittici e licenze di condurre internazionali

Il TCS, nato in un cantone di frontiera con un'attenzione particolare al turismo, si è sempre occupato di trasporti transfrontalieri ed è quindi un esperto in questo campo, anche se oggi la domanda è inferiore rispetto al passato. I primi trittici sono stati rilasciati dal TCS nel 1903. Si tratta di certificati che consentono ai veicoli a motore di attraversare una tantum le frontiere. Tuttavia, questi documenti vengono rilasciati soltanto ai soci che vivono all'estero e desiderano entrare in Svizzera. Poco tempo dopo il servizio diventa valido anche per effettuare il tragitto inverso. Per i soci del TCS che possiedono un'automobile vengono rilasciate in un secondo momento anche licenze di condurre internazionali.

### Assicurazioni

Il TCS è pioniere nel settore delle assicurazioni casco: nel 1912 viene stipulato un contratto di partnership con una compagnia assicurativa tedesca. Ma il TCS cerca le migliori soluzioni possibili anche in altri settori assicurativi, da solo o con altri partner. Nel 1968 viene fondata Assista con l'obiettivo di garantire la protezione giuridica del Libretto ETI all'estero. L'introduzione della protezione giuridica per i veicoli (protezione giuridica circolazione) nel 1973 riscuote grande consenso e alla fine dell'anno il numero di polizze stipulate si aggira intorno alle 20'000 unità. Il 1975 è l'anno di fondazione di TCS Assicurazioni SA (TAS), la quale si assume i rischi legati alle prestazioni assicurative del Libretto ETI non rientranti nella protezione giuridica e nel 1980 vengono apportati miglioramenti significativi al Libretto ETI introducendo l'assicurazione contro l'annullamento del viaggio e la copertura mondiale facoltativa. L'assicurazione per biciclette, introdotta per



Ill. 70: Ufficio del servizio doganale del TCS (1948)



Ill. 71: Ufficio di Assista nel 1972

### Assicurazioni

la prima volta nel 1982, prima con il nome di Cyclo Assistance e poi di Velo-Assistance, sarà ampliata nel 2016 con l'aggiunta di un'assicurazione casco per bici ed e-bike e si chiamerà TCS Bike Assistance. Dal 2020, col nuovo nome di TCS Assicurazione Bici, includerà anche la protezione antifurto e il servizio di soccorso stradale. Nel 1984 viene introdotta l'assicurazione protezione giuridica privata, che risponde a un'esigenza molto avvertita, come testimoniano le 35'000 polizze stipulate entro la fine dell'anno. Nel 2006 nasce la protezione giuridica per le PMI e i lavoratori autonomi, e un anno dopo viene lanciata l'assicurazione protezione giuridica immobili. Per offrire tutela contro i rischi su Internet, nel 2017 il TCS introduce il Libretto Protezione Internet, che assicura i proprietari come utenti privati di Internet in tutto il mondo, ed entra in funzione la piattaforma online [lex4you.ch](http://lex4you.ch).



Ill. 72: TCS Bike Assistance dal 2016

### Tutela dei consumatori

Alla fine degli anni sessanta, il TCS dà il via al suo impegno per la tutela dei consumatori, che continua tuttora. Non si tratta di ispezioni tecniche dei veicoli nel loro complesso (si veda sicurezza stradale), ma piuttosto della verifica di singoli componenti che potrebbero mettere in pericolo la sicurezza e la salute degli utenti della strada o che non assolvono la funzione per cui sono stati realizzati, come, ad esempio, seggiolini per bambini, pneumatici e cinture di sicurezza. Rientrano in questa categoria anche i crash test sui veicoli o l'analisi dei catalizzatori (entrambi negli anni ottanta). La competenza e l'efficace rete di collaborazione con altri partner rafforzano la fiducia nei test. Nel 1999, l'Ufficio federale di metrologia ha ufficialmente accreditato l'unità di direzione «Tecnologia, ambiente, sicurezza» del TCS come centro di prova per veicoli a motore, certificando così che il TCS misura il consumo di carburante in modo preciso e corretto. Oggi il TCS continua a testare e valutare le ultime tendenze automobilistiche, i seggiolini per bambini, gli pneumatici e altri accessori nonché i sistemi di navigazione, le biciclette elettriche, gli e-scooter e i portabiciclette adatti.



Ill. 73: Crash test del 1988

### ETI e assistenza all'estero

Con la ripresa del turismo internazionale nel dopoguerra, cresce di conseguenza il bisogno di avere la certezza che sia possibile fare ritorno a casa anche in caso di incidente o guasto. In collaborazione con partner esteri, il TCS è in grado di organizzare il rimpatrio dei veicoli. Nel 1958, nascono così il Libretto ETI con lettera di credito (CHF 500.—), il buono per il soccorso stradale e l'assistenza giuridica e la procura per il conducente di un veicolo non di sua proprietà che viaggia all'estero. L'offerta prospera e consente di offrire ulteriori servizi. Ad esempio, nel 1970 viene ampliata l'assistenza all'estero con l'apertura di una centrale d'allarme che offre aiuto 24 ore su 24. Anche i rimpatri dei feriti tramite trasporto aereo diventano sempre più frequenti, da un lato perché vi è la possibilità di offrire tale servizio, dall'altro perché il numero di viaggiatori che si trovano in difficoltà lontano dalla Svizzera è in aumento. La grande passione per i viaggi dei titolari di Libretto ETI implica inoltre che tante persone contemporaneamente possono

avere necessità di aiuto in caso di gravi catastrofi: il devastante tsunami nel sud-est asiatico, un grave incidente stradale in Turchia, gli attacchi terroristici a Londra e a Sharm el Sheikh, circa 25 uragani e cicloni nei Caraibi, nel Golfo del Messico e negli Stati Uniti, l'influenza aviaria, l'attacco terroristico a Bali, i terremoti in Pakistan e in India e infine l'attacco terroristico in Giordania. Il team ETI si vede impegnato in interventi speciali praticamente senza sosta e questo dà origine anche a nuove misure. Un team composto da un massimo di tre specialisti si reca sul luogo della crisi per fornire assistenza e rimpatriare in modo efficiente i soci coinvolti. In questo periodo, il TCS intensifica la collaborazione con la Rega al fine di gestire al meglio i rimpatri e le richieste delle persone colpite e dei loro parenti. Dopo una pausa (dal 2012 al 2015), le due organizzazioni riprendono a collaborare principalmente su questioni relative all'estero.



Ill. 74: Assistenza all'estero negli anni settanta



Ill. 75: Assistenza all'estero negli anni settanta

### Sanità

La mobilità e la salute sono esigenze fondamentali dell'uomo e quindi di fondamentale importanza per uno sviluppo sociale sostenibile e per la garanzia della qualità della vita, motivo per cui il tema della salute fa parte del DNA del TCS. La salute è un prerequisito per la mobilità, allo stesso modo in cui un incidente o una malattia improvvisa produce inevitabilmente conseguenze su un viaggio. Ecco perché il TCS è attivo nel campo della consulenza medica da oltre sessant'anni con i propri case manager e con un team di medici della piattaforma ETI, e svolge oltre 40'000 servizi di assistenza all'anno. Da decenni, il TCS offre anche numerose guide, indicazioni e liste di controllo contenenti le principali informazioni di carattere medico su oltre 200 paesi con l'obiettivo di preparare al meglio i viaggiatori al loro prossimo viaggio.

Il TCS si è da sempre adoperato per consigliare, proteggere e aiutare i suoi soci nello sviluppo della loro mobilità. Il TCS è in grado di rispondere, in ogni

situazione e con tempestività, al crescente bisogno di informazioni mediche professionali da parte dei suoi soci e amplia costantemente i servizi offerti in ambito sanitario. Oltre al sostegno fornito nel 2019 alla cattedra di telemedicina di emergenza presso l'Università di Berna, la prima del suo genere nell'Europa di lingua tedesca, il TCS ha lanciato nello stesso anno la propria piattaforma medica sanitaria online «TCS MyMed», che mette a disposizione del vasto pubblico articoli specialistici, interviste e video esplicativi su un'ampia gamma di argomenti medici, realizzati in collaborazione con oltre cento esperti e istituzioni sanitarie. Dal 2020, in periodi di pandemia dominati da un forte senso di incertezza, il TCS sostiene i suoi soci offrendo competenze in campo medico e fornendo, con la Covid-Line by TCS MyMed & Hirslanden, consulenza gratuita su tutte le questioni riguardanti il Covid-19 e assistenza medica da parte di specialisti altamente qualificati.



Ill. 76: La dottoressa Serena Barberis, medico del TCS

## TCS e il mondo

Il TCS è oggi attivo in tutto il mondo e intrattiene partnership a livello mondiale con l'obiettivo di ampliare costantemente la propria gamma di servizi nell'interesse dei propri soci.

### Partner internazionali

Poiché il TCS si è impegnato nel turismo transnazionale fin dalla sua fondazione, non sorprende che la storia dell'associazione sia caratterizzata da numerose e proficue collaborazioni con partner internazionali. Già nel 1898, il TCS è membro fondatore della **Ligue Internationale des Associations de Tourisme (LIAT)**, associazione mantello alla quale appartengono 17 club per un totale di 388'000 soci. Dopo la Prima guerra mondiale, il TCS passa all'**Alliance Internationale de Tourisme**. La cooperazione con i partner internazionali non va soltanto a vantaggio dei soci del TCS o dei successivi titolari di Libretto ETI, ma ha anche un impatto positivo sul pubblico in generale.

Grazie ai suoi legami con il Touring Club francese durante la Seconda guerra mondiale, il TCS è in grado di fornire un contributo all'approvvigionamento nazionale.

Il TCS è anche azionista fondatore della società per azioni ARC Europe, fondata a Bruxelles nel 1991.

Questa società raggruppa la cooperazione tra i grandi club automobilistici europei, che operano principalmente nel settore dell'assistenza stradale, e rappresenta quindi la più grande rete di assistenza automobilistica in Europa. Nel 1995 ha costituito anche la base per l'ingresso nel settore B2B con Peugeot come primo partner contrattuale. Oggi il TCS assiste oltre il 70 per cento di tutte le marche automobilistiche in Svizzera ed è inoltre membro di EuroNCAP, GreenNCAP e altri consorzi internazionali che organizzano test per la valutazione della sicurezza automobilistica. Grazie ai test in galleria, in Svizzera è stato investito più di un miliardo di franchi nella sicurezza dei tunnel.

Anche i test sugli pneumatici, ai quali si è già fatto riferimento e che comportano grandi sforzi e spese in termini di grandezza e qualità, vengono effettuati in collaborazione con partner internazionali come ADAC, ANWB e ÖAMTC. Alla fine degli anni novanta, segue l'avvicinamento e infine l'ammissione del TCS alla FIA (**Fédération Internationale de l'Automobile**).



Ill. 77: Diversi veicoli di soccorso negli anni ottanta



Ill. 78: ARC Europe Road Patrol 2019

**Turismo internazionale**

Come già menzionato più volte, il turismo transfrontaliero e internazionale fa parte del TCS fin dall'inizio. Non sorprende quindi che i resoconti e le raccomandazioni di viaggio e l'organizzazione dei viaggi siano sempre stati parte integrante del TCS. L'offerta è al passo con le crescenti opportunità in questo settore. Dopo la Seconda guerra mondiale si aggiungono i pacchetti turistici e la vendita di biglietti aerei. Con 40 agenzie viaggi, nel 2002 il TCS è il più grande operatore turistico indipendente della Svizzera. Tuttavia,

gli effetti dell'11 settembre 2001 e la pressione della concorrenza online si fanno sentire anche in questo campo, e nel 2009 la divisione viaggi viene ceduta a Kuoni. Ciò che rimane sono i reportage di viaggio e le valutazioni dei rischi delle destinazioni turistiche, fino a quando, dieci anni dopo, il TCS non rientra nel settore dei viaggi in tutta la Svizzera, proponendo un ampio programma di viaggi particolari destinato ai suoi 1,5 milioni di soci.



Ill. 79: Agenzia viaggi del TCS nel 1959

**reisen tcs**  
für die wertvollste Zeit

**Bahnreisen weltweit?**  
Reservieren Sie beim Spezialisten  
– fragen Sie uns.

**Tel. 0844 888 333**  
Verbindet Sie mit Reisen TCS in Ihrer Nähe.  
[www.reisen-tcs.ch](http://www.reisen-tcs.ch)

Ill. 80: Annuncio del 2008



Ill. 81: Agenzia viaggi del TCS nel 1974

### Politica dei trasporti

Poco dopo la sua fondazione, il TCS si impegna attivamente nell'ambito della politica nazionale dei trasporti, radicando le sue attività politiche negli statuti del Club. In questo settore, orienta sempre le sue attività alle mutevoli esigenze dei soci, al fine di tutelarne i diritti e gli interessi nel campo della circolazione stradale e, successivamente, della mobilità in generale. Le crescenti dimensioni dell'organizzazione rendono necessario tenere in debito conto gli interessi dell'organizzazione nel suo complesso.

### Associazioni automobilistiche

All'epoca della sua fondazione in veste di organizzazione di ciclisti, il TCS mirava innanzitutto alla promozione generale del trasporto privato e del turismo (cicloturismo e, in seguito, passeggiate sul fiume). Solo nel 1911 viene costituita una sezione automobilistica, che presto assume un ruolo predominante all'interno del TCS. Il primo vero e proprio club automobilistico è l'Automobile Club Svizzero (ACS), fondato a Ginevra nel 1898, da soci del TCS che erano passati dalla bici all'auto. Si ispirava all'automobilismo sportivo francese, allora predominante a livello internazionale. Nuove sezioni vengono aperte in tutta la Svizzera da parte dell'ACS dopo il 1900, e dal TCS soprattutto dal 1920 in poi. Oltre a tutelare gli interessi settoriali nel pubblico (politica dei trasporti), entrambe le associazioni automobilistiche sviluppano un'ampia gamma di servizi (tra cui sicurezza e formazione stradale, assistenza in caso di guasto, for-

malità doganali, assistenza tecnica e giuridica, bollettini informativi, proposte per il campeggio, centralini telefonici, esposizioni). Durante la prima grande ondata di motorizzazione degli anni Venti, l'Associazione svizzera dei proprietari di autocarri (ASPA) nel 1921 e l'Associazione svizzera dei trasporti automobilistici (TAG) nel 1938 seguirono le due associazioni stradali, fondendosi nel 1979 per formare l'Associazione svizzera dei trasporti stradali (ASTAG). L'industria e il commercio automobilistico si unirono per formare l'Associazione professionale svizzera dell'automobile (UPSA), fondata nel 1927. La Federazione svizzera del traffico stradale (oggi Strasseschweiz), presieduta a turno da TCS e ACS, rappresenta dal 1944 la centrale di coordinamento delle organizzazioni automobilistiche, non sempre omogenee nei loro interessi. Il boom della motorizzazione dopo il 1945 rafforza la posizione e la popolarità delle associazioni automobilistiche. Il TCS, l'associazione più grande, ha decuplicato il numero dei suoi soci tra il 1950 e il 1990, arrivando a oltre 1,2 milioni. Nel 2000 contava 1,4 milioni di soci e oggi ne conta circa 1,5 milioni. Fondata nel 1979, l'Associazione traffico e ambiente (ATA) ha fin dall'inizio considerato la mobilità come una delle principali cause dei problemi ambientali e ha assunto una posizione chiara nel chiedere che la mobilità sia ridotta allo stretto necessario e che la restante mobilità sia trasferita al trasporto pubblico e alla mobilità dolce. Nel 2000 l'ATA conta circa 136'000 soci. Nel 2000 l'ATA conta circa 136'000 soci.



Ill. 82: Volantino anti-auto Grigioni (1925)

### Norme di circolazione e limiti di velocità standardizzati

Le norme e le regole del traffico occuparono il TCS per tutti gli anni fino alla Seconda Guerra Mondiale. Negli anni Venti, ad esempio, si oppose all'idea che i semafori rossi dovessero obbligare gli automobilisti a fermarsi. La svolta nella standardizzazione delle regole del traffico avvenne solo molti anni dopo, prima con la Convenzione di Ginevra sul traffico stradale del 1949 e poi nel 1968 con la Convenzione di Vienna, che stabilì regole del traffico e della segnaletica valide a livello internazionale, nonché regole per le patenti di guida.



Ill. 83: Segnale per il nuovo obbligo di cintura (1976)

Uno dei primi successi politici a livello nazionale è l'adozione, nel 1904 sulla via concordataria, di norme di circolazione uniformi per auto e biciclette, tra l'altro su proposta del TCS. I limiti di velocità previsti sono di 30 km/h fuori dai centri abitati e di 10 km/h al loro interno, oltre che su strade di montagna, ponti, curve strette e strade con forti pendenze.

Con la Legge federale sul traffico automobilistico e ciclistico del 1932, i limiti sono stati sostituiti dal principio che il conducente deve avere sempre il controllo del proprio veicolo. Il governo federale abolisce così tutti i limiti di velocità (tranne che per gli autocarri) sulle strade svizzere. Con il progredire della tecnologia, le automobili diventano più veloci e anche la Svizzera reagisce fissando il limite di velocità a 60 km/h nelle aree urbane con la nuova legge sul traffico stradale del 1959.

A causa della crisi petrolifera, nel novembre 1973 il Consiglio federale limita temporaneamente la velocità massima sulle autostrade a 100 km/h per evitare una carenza di carburante. Nella primavera successiva, il limite di velocità viene portato a 130 km/h in via sperimentale. A seguito del deperimento delle foreste, nel 1985 il Consiglio federale riduce nuovamente il limite di velocità al di fuori dei centri abitati e sulle autostrade (limiti di velocità di 80 e 120 km/h).

Di conseguenza, viene lanciata un'iniziativa popolare per reintrodurre i 130 e i 100 km/h sulle autostrade e fuori città. Il TCS non sostiene la petizione. L'iniziativa viene messa in votazione nel 1989. Un'assemblea straordinaria dei delegati del TCS decide infine di so-

### Norme di circolazione e limiti di velocità standardizzati

stenere l'iniziativa nonostante le preoccupazioni per la sicurezza stradale. La proposta viene chiaramente respinta dalla popolazione. Il sostegno all'iniziativa provoca forti reazioni da parte dei membri, per cui il TCS rivede le proprie attività politiche e coglie l'occasione per riposizionarsi in termini di politica dei trasporti.

Dopo il referendum del 1989, la posizione si è evoluta e ha lasciato il posto a una posizione più differenziata. Se i limiti di velocità più bassi migliorano in modo dimostrabile la sicurezza stradale, sono sostenuti anche dal TCS. Ad esempio, il TCS ha sostenuto per anni i comuni nell'istituzione di zone a 30 km/h nei quartieri residenziali con radar informativi.

Sulle autostrade, il TCS è aperto ai limiti di velocità variabili se vengono utilizzati per controllare il traffico al fine di migliorarne la fluidità e prevenire gli ingorghi. Tuttavia, se l'obiettivo è quello di ostacolare il traffico motorizzato, giustificandolo con effetti ambientali non verificabili, il TCS si oppone coerentemente.



Ill. 84: Inforadar per la prevenzione degli incidenti

### Ambiente

Alla fine del XIX secolo le strade non sono asfaltate e i veicoli che hanno da poco cominciato a circolare provocano il sollevamento massiccio di polvere, che si rivelerà dannosa per la salute. Per affrontare questo problema, nel 1905 la dirigenza del TCS fondò la Lega contro la polvere. La Lega propone nuovi metodi per l'installazione delle superfici stradali. A parte questa breve parentesi all'inizio del XX secolo, tuttavia, la protezione dell'ambiente in relazione alla mobilità non è stata a lungo un problema. Solo negli anni '80 il «deperimento delle foreste» è stato il campanello d'allarme che ha portato all'attenzione di ampie fasce della popolazione l'impatto ambientale della mobilità motorizzata. Il TCS adotta un approccio molto approfondito e responsabile alla questione. Le emissioni del traffico motorizzato devono essere ridotte in modo massiccio. Nel 1985 l'Assemblea dei delegati ha adottato un catalogo di misure corrispondenti. Al centro ci sono le tecnologie di risparmio energetico e il comportamento di guida, da un lato, ma anche la riduzione delle sostanze inquinanti attraverso la tecnologia (ad esempio le



Ill. 85: Test di catalizzatore 1985

**Ambiente**

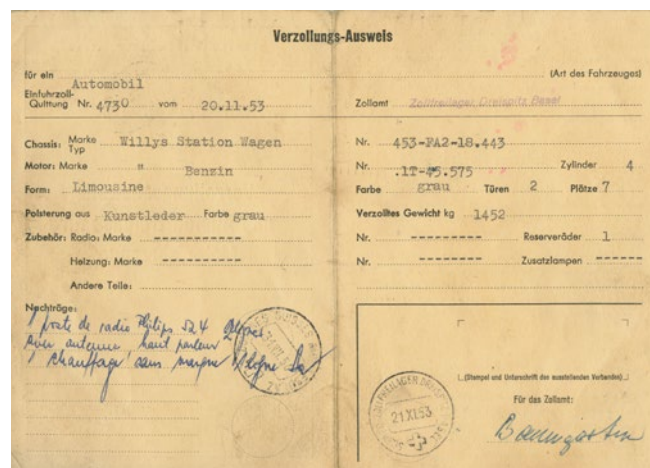
marmitte catalitiche), dall'altro. Sono state approvate importanti campagne di informazione, diffuse in forma stampata e in TV.

Nel 2005 il TCS, in qualità di rappresentante delle organizzazioni del trasporto stradale, diventa membro fondatore della Fondazione Centesimo per il Clima, la quale introduce un supplemento volontario sui carburanti (il cosiddetto «centesimo per il clima»), provvedimento volto a evitare l'applicazione ai carburanti di una tassa sul CO<sub>2</sub>. L'entrata in vigore della revisione della legge sul CO<sub>2</sub> il 1° gennaio 2013 pone fine alla politica climatica volontaria svizzera. Da quella data in poi, i responsabili dell'immissione in consumo di carburanti fossili sono obbligati per legge a compensare una percentuale delle emissioni di CO<sub>2</sub> risultanti dall'impiego di carburanti. La maggior parte delle aziende produttrici di oli minerali interessate ha dato vita alla Fondazione per la protezione del clima e la compensazione di CO<sub>2</sub> (KliK) con l'obiettivo di adempiere a questo obbligo in tutto il settore.

**Dazi doganali**

Nel periodo della fondazione del TCS, l'attraversamento delle frontiere con i veicoli, anche solo in bicicletta, è associato a dei costi. Sulla base di un accordo con la Direzione generale federale delle dogane, il TCS è autorizzato a rilasciare i cosiddetti trittici (inizialmente per i soci residenti all'estero e successivamente per tutti i soci). Questi documenti doganali consentono ai soci di importare i loro veicoli in Svizzera in esenzione doganale per un periodo di sei mesi e, in seguito, anche ai soci in Svizzera di trasferire i loro veicoli all'estero in esenzione doganale.

Nel 1907, il TCS ottiene che la tassa sulle biciclette immatricolate in Svizzera venga abolita in Francia. Dopo la Seconda guerra mondiale, la domanda di trittici diminuisce perché sempre più paesi rinunciano ai dazi doganali. Tuttavia, vengono ancora rilasciati dall'AIT (Alliance internationale de Tourisme) come cosiddetti «Carnet de Passages en Douane».



Ill. 86: Certificato di sdoganamento (1956)

### Finanziamento delle strade e scelta dei mezzi di trasporto

Una delle priorità della politica dei trasporti del TCS è la costruzione e il finanziamento delle strade. Con lo sviluppo della rete stradale dopo la Seconda Guerra Mondiale, il fabbisogno finanziario delle autorità locali per i progetti stradali è aumentato. Ciò solleva l'ovvia questione di chi debba pagare questi costi. Dal momento che nel conto stradale vengono registrati come entrate solo i fondi stanziati, è comprensibile anche il motivo per cui il TCS (e non solo) si oppone a un allentamento della destinazione vincolata degli stanziamenti. Nei Cantoni, invece, il disegno di legge sulle strade serve a giustificare l'adeguamento delle tasse automobilistiche.

Fin dall'inizio, il TCS voleva che l'espansione stradale fosse coordinata a livello federale e finanziata riducendo al minimo le imposte sui carburanti. Destinando le imposte sui carburanti (successivamente l'imposta sugli oli minerali) ai progetti stradali ed evitando sovvenzioni incrociate (ad esempio per i progetti ferroviari), l'onere dovrebbe essere mantenuto il più basso possibile. Già nel 1906 il direttore del TCS aveva avanzato l'idea di nazionalizzare le strade principali di primo livello, in modo da garantire non solo regole uniformi, ma anche una migliore pianificazione e realizzazione dei progetti stradali. Le norme cantonali si rivelano insufficienti. Il TCS critica ripetutamente la disparità tra l'onere fiscale che grava sui ciclisti e quello che grava sugli automobilisti in relazione alla carenza delle strade. Di conseguenza, interviene presso le autorità per chiedere un maggiore impegno nel miglioramento delle strade.

Dopo il successo dell'inclusione degli automobilisti nel club nel 1916, la controversia principale è quella tra pedoni e utenti della strada motorizzati. Questi ultimi non dovevano essere ritenuti responsabili di ogni incidente, e il TCS chiede piuttosto una migliore educazione dei pedoni.

Negli anni trenta, tuttavia, non è tanto l'espansione delle strade a dominare il dibattito, quanto piuttosto l'onere imposto al trasporto motorizzato causato dall'aumento delle tasse sulla benzina e, infine, dalla forte razionalizzazione dei carburanti dovuta alla Seconda guerra mondiale. Poco dopo la fine della guerra (1946), il TCS si batte contro l'articolo costituzionale 23 sul coordinamento del traffico. Finché non viene garantita la libertà di utilizzo delle automobili, il TCS respinge l'articolo e vince la votazione successiva. Ora che questo pericolo è stato scongiurato, il TCS si dedica nuovamente al miglioramento delle condizioni stradali. Nel 1955, il Club dà il via alla raccolta a sostegno dell'iniziativa popolare volta all'ampliamento della rete stradale, che riscuote successo. Un controprogetto che corrisponde in gran parte al testo dell'iniziativa viene adottato nel 1958, gettando le basi per la successiva costruzione di autostrade.

Nel 1960, con l'aiuto del TCS, viene impedita alle urne l'applicazione di un sovrapprezzo di sette centesimi sulla benzina. Nel dilemma tra costi e tempi di costruzione, il TCS avrebbe preferito che venisse accordato un periodo di costruzione più lungo per le autostrade, accettando per contro un aumento di tre centesimi. Tuttavia, il problema rimane irrisolto, soprattutto quando i costi di costruzione raddoppiano. Nel frattempo viene accet-

### Finanziamento delle strade e scelta dei mezzi di trasporto

tato un onere massimo di sette centesimi sulla benzina (1963), ma si insiste sui tempi di costruzione.

La destinazione vincolata delle crescenti imposte sui carburanti dovrebbe garantire che le entrate vadano a beneficio dei contribuenti nella misura più ampia possibile. Nel 1982, grazie al lancio riuscito di un'iniziativa popolare sulla destinazione vincolata dei dazi sui carburanti, il TCS riesce a convincere il Parlamento ad adottare una posizione molto vicina alla propria.

Nel 1987, il TCS concede la propria approvazione al progetto ferroviario «Ferrovia 2000», pur sospettando, a ragione che il quadro finanziario difficilmente sarà rispettato. Si oppone, invece, alla politica coordinata dei trasporti. Come proposto dagli esperti e sostenuto dal TCS, questo prevede un fondo per l'infrastruttura ferroviaria e uno per l'infrastruttura stradale. Tuttavia, poiché la proposta contiene un tubo comunicante tra i due fondi, a differenza del progetto degli esperti, il TCS, insieme alle organizzazioni stradali, si oppone con successo, temendo un finanziamento trasver-

sale unilaterale delle ferrovie da parte delle strade. Il completamento della rete autostradale ha continuato a trascinarsi nei primi anni Novanta.

Affinché i progetti vengano portati a termine, nel 1993 il TCS si mostra favorevole a una maggiore tassazione sul carburante, dopo essere riuscito a negoziare un aumento inferiore. Anche la maggioranza dei cittadini che si reca alle urne si dimostra d'accordo. Tra il 1995 e il 1996, il TCS rafforza le posizioni del 1992, che si manifestano anche durante il suo centenario. Il concetto di mobilità è ormai centrale. Una prova ne è, ad esempio, la creazione di una categoria di soci per la mobilità non motorizzata.

Nel 1997, il TCS concentra il suo impegno politico in attività di informazione della popolazione con riferimento a varie iniziative e votazioni che, a suo avviso, risultano ostili alla mobilità: l'iniziativa per dimezzare il traffico, quattro domeniche senz'auto all'anno e «Strade per tutti» (limite di velocità di 30 km/h nelle località). Un anno dopo, vengono stanziati 30.5 miliardi di franchi per imponenti progetti riguardanti l'infrastruttura ferroviaria (NFTA, «Ferrovia 2000» e risanamento fonico lungo le linee ferroviarie).

In origine, il TCS sosteneva tutti questi progetti. Tuttavia, quando non sono stati finanziati dagli utenti, come inizialmente previsto, ma dal traffico stradale (tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni e tassa sugli oli minerali), il TCS non ha più potuto sostenere questo finanziamento e si è opposto alla proposta parlamentare perché lo considerava una minaccia per il finanziamento delle strade e, come è ancora da ve-



Ill. 87: Treno navetta Lötschberg

## Finanziamento delle strade e scelta dei mezzi di trasporto

dere, non c'è una visione d'insieme del finanziamento del trasporto pubblico, le cui esigenze sono ben lungi dall'essere coperte da questi progetti.

Il principio della sostenibilità è sancito dalla nuova Costituzione federale del 1999 come una delle principali innovazioni. Alcune forze politiche ritengono che lo sviluppo sostenibile e il traffico stradale motorizzato siano in contraddizione. È quindi giunto il momento per il TCS di introdurre la propria idea di mobilità nel dibattito politico. L'obiettivo deve essere quello di rendere il trasporto stradale motorizzato il più intelligente, ecologico, efficiente e sicuro possibile, grazie a infrastrutture ad alte prestazioni per strada e ferrovia. Questo ha portato alla decisione di lanciare l'iniziativa Avanti, il cui controprogetto è stato sconfitto nel referendum del 2004.

Il TCS, insieme ai rappresentanti dei Cantoni, delle città, dei Comuni e dei trasporti pubblici, si batte per il cofinanziamento dei progetti di trasporto urbano da parte della Confederazione sin da quando l'iniziativa Avanti è stata discussa in Parlamento. Si tratta di un tema su cui il TCS lavora da anni, ma che per molto tempo non è stato pronto per l'agenda politica. Il lavoro si concentra su quei progetti di trasporto pubblico e stradale che non possono essere sostenuti finanziariamente dal governo federale a causa delle attuali disposizioni di legge e la cui realizzazione fallisce per mancanza di fondi. Questa nuova alleanza introduce l'idea di un finanziamento programmatico per il trasporto di agglomerato, che richiede agli sponsor una visione globale del trasporto. L'alleanza, a cui si sono aggiunti in seguito l'ASTAG e il Gruppo di lavoro per

le regioni montane, si è difesa con successo in Parlamento contro i tagli al bilancio del settore dei trasporti negli anni successivi.

In questo contesto, il TCS 2006 sostiene tutti gli sforzi volti a incrementare le risorse finanziarie destinate all'eliminazione delle strozzature sulle autostrade. A partire dal 2008, un fondo temporaneo sarà utilizzato per investire un totale di 20 miliardi di franchi svizzeri in vent'anni nel completamento e nell'espansione della rete autostradale, nonché in progetti di trasporto urbano (collegamento trasversale di Zurigo, Ceva a Ginevra, metropolitana di Losanna, ponte di La Poya a Friburgo, ecc.). Questo implementerà parte del controprogetto all'iniziativa Avanti.

Anche nel 2013 il TCS riesce ad assolvere con successo il suo compito statutario di tutela dei diritti e degli interessi dei suoi soci nel settore del traffico stradale e della mobilità in generale. Quando la Confederazione vuole portare il prezzo della vignetta da quaranta a



Ill. 88: «Avanti»

### Finanziamento delle strade e scelta dei mezzi di trasporto

cento franchi, il TCS è stato in grado di dimostrare che questo massiccio aumento del prezzo della vignetta non era necessario alla luce degli elevati stanziamenti del governo federale per le infrastrutture stradali. Inoltre, sarà utilizzato per finanziare progetti che non hanno nulla a che fare con la tassa di utilizzo delle strade nazionali (rotatorie, fermate degli autobus, ecc.). Il club centrale e le sezioni, in collaborazione con le associazioni stradali, stanno portando avanti la campagna «No alla truffa della vignetta». Il solo account Twitter raggiunge in breve tempo oltre 30'000 follower. Il verdetto del popolo svizzero è inequivocabile: il 60,5 per cento degli elettori è contrario a un aumento del prezzo della vignetta.

Da decenni il TCS chiede (in linea con le proposte degli esperti nel concetto generale di traffico degli anni '70), che il finanziamento delle infrastrutture di trasporto avvenga attraverso fondi separati. La proposta di finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura

ferroviaria (FAIF) contiene solo un fondo che deve regolare l'infrastruttura ferroviaria, ma è accolto e sostenuto dal TCS. Con il 62 per cento, la FAIF viene approvata alle urne nel 2014: una boccata d'ossigeno per quanto riguarda il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Per il TCS, questo è un primo passo verso il futuro finanziamento delle infrastrutture di trasporto e sta facendo tutto il possibile per garantire che una soluzione di finanziamento simile possa essere creata per le infrastrutture stradali.

Nel 2016, anno della grande apertura della galleria di base del San Gottardo, gli elettori si pronunciano a favore della realizzazione della seconda canna del San Gottardo, per la gioia del TCS. Il TCS - il club centrale unito alle sezioni - è stato fortemente coinvolto nella campagna referendaria e ha mobilitato tutta la sua rete. La sicurezza stradale, tema cardine per il TCS, può essere aumentata solo con due gallerie a carreggiate separate.

Proprio all'inizio del 2017 ha lasciato il segno il successo della votazione (accettazione del progetto di legge con il 61,9 per cento) sulla creazione di un Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), frutto dell'impegno pluriennale del TCS a favore dell'ampliamento delle infrastrutture di trasporto nazionali. Insieme a diverse organizzazioni partner, il club centrale e le sezioni hanno condotto con successo una campagna per il sì nell'interesse dei propri soci, sostenendola con documentazione di base e attività di informazione. Questa campagna assicura il finanziamento a lungo termine delle strade nazionali e il traffico d'agglomerato.



Ill. 89: Cartellone «Sì al FOSTRA»

### Verso una visione globale del trasporto

Per decenni, l'idea di una politica dei trasporti coordinata, nel senso di una distribuzione sovrana dei trasporti tra i vari modi e mezzi di trasporto, ha influenzato la politica dei trasporti svizzera. Dopo il fallimento dell'iniziativa per il dimezzamento del traffico, in varie città si sono registrate iniziative popolari che vogliono limitare il trasporto privato motorizzato a una certa percentuale. Secondo il TCS, si tratta di un approccio completamente superato e in contrasto con le attuali tendenze della mobilità, che rendono sempre più labili i confini tra trasporto privato e pubblico.

Nell'ambito delle attività della sua Accademia della mobilità, il TCS affronta queste nuove tendenze della mobilità in una fase molto precoce e crea anche piattaforme corrispondenti a livello internazionale. Dal Forum sull'elettromobilità, ai colloqui sulla mobilità collaborativa e condivisa, ai progetti specifici con le cargo bike, ecc. l'Accademia della mobilità, e quindi anche il TCS, si considera una forza trainante della mobilità svizzera.

Con il suo impegno verso le piattaforme di mobilità e le nuove forme di mobilità, TCS sta facendo capire che è seriamente intenzionato a realizzare la sua visione

globale. Tuttavia, ci sono ancora molti ostacoli politici da superare. Con l'automobile, i vantaggi dell'economia di rete potevano essere sfruttati per decenni senza grandi restrizioni e costi, il che ha determinato il successo dell'automobile a livello mondiale. Oggi, il rischio di interruzione della rete è onnipresente e si riflette nella congestione del traffico. Di conseguenza, i costi marginali di utilizzo aumentano sempre di più. Al contrario, ci sono ancora molti ostacoli all'utilizzo del trasporto pubblico: la complessità dei prezzi, il libero accesso alla vendita dei biglietti, l'integrazione in un pacchetto di servizi, ecc. e, ultimo ma non meno importante, naturalmente, la combinazione di diverse modalità di trasporto in una catena di mobilità. L'automazione, lo sviluppo di veicoli autonomi, il passaggio alla mobilità come servizio (MaaS) e molti altri elementi continueranno a confondere i confini tra le modalità di trasporto tradizionali (pubblico/privato), il che dimostra che il TCS è sulla strada giusta con il suo approccio olistico.

### Sicurezza stradale

La sicurezza stradale ha rappresentato per il TCS un compito statutario sin dall'inizio, che il Club ha promosso in svariati modi, ad esempio tramite ispezioni tecniche, corsi di guida o offerte educative per bambini e adulti. Un vero e proprio filo conduttore che attraversa la storia del club.

#### Impegno volontario a favore della sicurezza stradale al servizio della Svizzera

I numerosi utenti della strada a piedi e con diversi mezzi di trasporto richiedono attenzione reciproca per evitare incidenti. All'inizio delle sue attività nel campo della sicurezza stradale, l'attenzione si concentra da un lato sulle infrastrutture, ma anche sul comportamento degli stessi utenti della strada. In questo caso, il TCS si appella innanzitutto alla considerazione reciproca. Il TCS non tardò a riconoscere i pericoli di un traffico sempre più veloce e denso, soprattutto per i bambini, e nel 1908 chiese al Consiglio federale di introdurre l'educazione stradale obbligatoria. I suoi primi film con consigli sulla sicurezza stradale risalgono agli anni '20 e sono conservati presso la Cinémathèque suisse di Losanna.

Prima della Prima Guerra Mondiale, il TCS non si dedicava solo alla protezione degli utenti della strada più vulnerabili (i bambini). Dagli anni '30 in poi, si è cercato di proteggerli meglio anche sensibilizzan-

do gli altri utenti della strada. Vengono enfatizzati i principi fondamentali del traffico (come l'attraversamento sicuro della strada). Negli anni '50 e '60, le pattuglie scolastiche assumono un ruolo centrale.

L'attività di volontariato per la sicurezza stradale è iniziata nel 1952 nell'ambito dell'allora Conferenza Svizzera per la sicurezza nel traffico stradale (SKS), dal 1991 Consiglio Svizzero della Sicurezza stradale, che coordina e sostiene anche finanziariamente l'attività di volontariato per la sicurezza stradale. Questo lavoro è finanziato da un contributo dell'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile dei veicoli a motore. Dal 1976, questo è regolamentato dalla legge, che assegna questi fondi al Fondo per la prevenzione degli incidenti, che li utilizza per sostenere le campagne di sicurezza stradale e il lavoro del Consiglio per la sicurezza stradale.

Nel corso degli anni, la questione della visibilità nel traffico stradale ha assunto un'importanza enorme. Il TCS si è posizionato con forza in tutto il Paese con le sue pettorine fluorescenti per gli scolari, ora finanziati dal Fondo di sicurezza stradale (FSS). Inoltre, il TCS fornisce ai bambini che iniziano la scuola gilet di sicurezza catarifrangenti. Grazie alle campagne condotte dal TCS, come per esempio l'inizio dell'anno scolastico (dal 2006 al 2011) e MADE VISIBLE (dal 2017), è possibile sensibilizzare ulteriormente gli utenti della strada su questo tema.



Ill. 90: Campagna di sicurezza stradale (1936)

### Impegno volontario a favore della sicurezza stradale al servizio della Svizzera

Oltre alle attività di educazione alla sicurezza stradale con materiali didattici, il TCS è stato coinvolto fin dall'inizio nell'educazione e nella formazione degli utenti della strada. Offre innumerevoli corsi per motociclisti, automobilisti, neopatentati, anziani, ecc. Senza i centri di sicurezza stradale del TCS, non sarebbe mai stato possibile introdurre in Svizzera la formazione in due fasi nella sua forma attuale. Questa forma di formazione è un fattore decisivo per la significativa riduzione degli incidenti stradali dei neopatentati.

Una parte importante del lavoro per influenzare il comportamento degli utenti della strada è rappresentata anche dalle campagne di prevenzione, che affrontano in modo specifico singoli argomenti (ad esempio, l'inizio dell'anno scolastico, la distrazione, la visibilità, ecc.). Nel settore delle infrastrutture, il TCS, insieme ai suoi partner stranieri, ha un'influenza significativa sul miglioramento della sicurezza delle gallerie con i suoi test sulle gallerie. Tuttavia, anche i test sugli attraversamenti pedonali, audit stradali, ecc. hanno una forte influenza sulla progettazione



Ill. 91: Educazione stradale del TCS al Circo Knie

delle infrastrutture di trasporto per quanto riguarda la sicurezza stradale.

Negli Stati Uniti, gli incidenti legati alla costruzione hanno innescato un movimento per la tutela dei consumatori, che sta avendo un forte impatto anche sulla legislazione. In Europa, i club stanno affrontando la questione con crash test e prove su pneumatici e seggiolini per bambini e utilizzano questi test per influenzare in modo significativo lo sviluppo di questi prodotti.

Con i loro centri di controllo tecnico dei veicoli, le sezioni supportano da decenni le autorità e i soci nella verifica della sicurezza tecnica dei veicoli.



Ill. 92: Titeuf va a scuola 2020

### Impegno volontario a favore della sicurezza stradale al servizio della Svizzera

Il Club continuerà a impegnarsi a favore della sicurezza stradale anche nei prossimi decenni, sfruttando con abilità e competenza le possibilità offerte dal progresso tecnico al fine di ridurre ulteriormente il numero di incidenti con conseguenze fatali. Dal punto di vista politico, il TCS ha sempre sostenuto obiettivi specifici di sicurezza stradale quando questi erano collegati a misure che potevano contribuire in modo dimostrabile a migliorare la sicurezza. È sempre stato chiaro come l'obiettivo, ad esempio il dimezzamen-

to del numero di vittime della strada, dovesse essere raggiunto in termini concreti. Per esempio, il TCS sostiene il programma Via sicura, anche se critica o addirittura rifiuta alcune misure previste (in particolare quelli che non sono stati introdotti o rivisti a seguito di una valutazione successiva).



Ill. 93: Campagna «Made Visible»

### Soluzioni di mobilità sostenibili

Secondo il TCS, l'intera mobilità deve essere anche affrontata nella sua dimensione di responsabilità sostenibile. Poiché le energie fossili sono limitate e il loro consumo aggrava il clima mondiale, il TCS sostiene le innovazioni dell'industria come pure i comportamenti coscienziosi dal profilo ambientale da parte delle persone mobili. Maggior fornitore di servizi della Svizzera nel settore della mobilità, il TCS cerca solide risposte sulle possibilità di spostamento del futuro e s'impegna con molta competenza specialistica per una mobilità responsabile.

### Elettromobilità

In qualità di fornitore innovativo di servizi di trasporto individuali, il TCS riconosce la promessa immediata dell'elettromobilità per un mondo di mobilità più sostenibile, che vuole svolgere un ruolo chiave nel plasmare. In futuro, i veicoli elettrici saranno in grado di soddisfare sempre meglio le esigenze di mobilità degli automobilisti e, allo stesso tempo, daranno un enorme contributo alla conservazione delle risorse e alla protezione del clima. Il TCS si batte quindi per l'elettificazione del trasporto privato motorizzato (TIM) e contribuisce a migliorare sensibilmente la libertà di scelta degli utenti della strada svizzeri, sempre nell'ottica del sistema di trazione preferito.

Il TCS è costantemente alla ricerca di soluzioni di mobilità ecologiche e sostenibili e si impegna a favore di una mobilità abbordabile ed efficiente per tutti. Così, l'Accademia della mobilità del TCS, fondata nel 2008, segue con le sue attività i principali sviluppi di trasformazione del settore dei trasporti: dalla decarbonizzazione del trasporto individuale motorizzato grazie alla sua elettrificazione, alla deprivatizzazione degli strumenti di mobilità individuale nel contesto della Share Economy e del passaggio al digitale, fino alla demotorizzazione del trasporto urbano e alla maggiore importanza della mobilità attiva promotrice del movimento. Fin dall'inizio l'Accademia approfondisce il tema dell'elettromobilità e nel 2010 fonda il forum svizzero della mobilità elettrica. Nel 2012, su iniziativa del TCS, l'Accademia della mobilità amplia ulteriormente la propria egemonia nel campo dell'elettromobilità con la fondazione dell'associazione di settore Swiss eMobility, di cui gestisce la direzione.

Nel 2013, il TCS fonda il Gruppo parlamentare Mobilità elettrica sotto l'egida dell'associazione Swiss eMobility (il vicepresidente del TCS Thierry Burkart è all'epoca presidente dell'associazione). Il TCS è attivo politicamente da circa 30 anni (nel 1992 ha definito le sue Linee guida politiche, che regolano le attività politiche del Club) e, tra le altre cose, ha lanciato richieste politiche volte a rendere l'elettromobilità facilmente fruibile e a promuoverla a tutti i livelli di governo (infrastrutture di ricarica, prezzi, incentivi).

Nel 2008, il TCS ospita la «Conference in Week» della FIA sul tema della sostenibilità e organizza l'«EcoTour of Europe 2008» insieme alla FIA con un proprio team di piloti. Nel 2012, in collaborazione con l'Università della Tecnologia di Vienna (TU Wien), il TCS conduce una serie di test per determinare l'effetto del riscaldamento e dell'aria condizionata sull'autonomia dei motori diesel ed elettrici. Durante i test, sono state confrontate anche le emissioni di CO<sub>2</sub> generate durante il funzionamento dei veicoli.

Nell'estate 2014, sull'unico circuito svizzero del TCS a Lignières, si tiene il primo «Swiss Energy Grand Prix», la prima gara mondiale di dodici ore per veicoli di serie a trazione elettrica.

L'elettromobilità apre nuove possibilità per l'utilizzo efficiente dell'elettricità prodotta in modo alternativo. Il TCS ritiene che sia suo dovere assistere i suoi soci con servizi innovativi, consulenza e sicurezza in questo settore in rapida crescita. Nel 2016 viene lanciata, con il nuovo nome TCS Bike Assistance, l'assicurazione TCS per biciclette dotata di copertura casco e

## Elettromobilità

dedicata alle biciclette e ora anche alle e-bike, e un anno dopo viene introdotta una Patrouille E-Bike a Zurigo e Ginevra.

All'inizio del 2018, il TCS esprime il rafforzamento del suo impegno nel campo dell'elettromobilità. In collaborazione con la società Protoscar, il Club pianifica e sviluppa offerte e servizi futuri in questo mercato in rapida crescita. La nuova Ricerca auto TCS per veicoli elettrici, l'opuscolo per l'installazione di sistemi di ricarica per veicoli elettrici o l'offerta di stazioni di ricarica domestica plug-and-play sono solo l'inizio. L'analisi «Life Cycle Assessment» (valutazione del ciclo di vita) è in grado di mostrare la quantità di gas serra che un veicolo provoca in fase di produzione, durante il suo utilizzo e per lo smaltimento (bilancio ecologico). Nello stesso anno, viene introdotto il rimorchio speciale «eCharge» per la Patrouille TCS e, nell'ambito del «Julius Bär Zürich ePreis», sempre nel 2018 il TCS partecipa allo «Smart cities Forum» della FIA. Durante l'importante forum, personalità di

spicco del mondo della politica e dell'economia e alti esponenti di organizzazioni internazionali esaminano il futuro della mobilità urbana. In tale occasione, il ruolo della mobilità elettrica è oggetto di discussioni unanimi: il futuro della mobilità urbana è strettamente legato al suo sviluppo. Con il suo impegno a favore dell'elettromobilità, il TCS lancia un segnale forte in tal senso e si impegna in modo sostanziale a promuovere sul territorio nazionale concetti di mobilità ecologici e sostenibili, in quanto centrali per il raggiungimento degli obiettivi di CO<sub>2</sub> nei trasporti. Pertanto, nel 2018, il TCS è anche cofirmatario della «roadmap mobilità elettrica 2022» della Confederazione, che mira ad aumentare la quota di auto elettriche e ibride plug-in di nuova immatricolazione al 15 per cento entro il 2022.

Tra il 2019 e 2020, il TCS presenta, in collaborazione con Energie 360°, il primo «E-Garden» presso il centro commerciale Glatt di Wallisellen (ZH). Il Club lancia il primo «Barometro della mobilità elettrica», un'indagine rappresentativa sull'elettromobilità volta a rivelare l'atteggiamento, i timori e le aspettative della popolazione svizzera nei confronti di questa innovativa forma di mobilità. A partire dal 2020, il TCS promuoverà l'elettromobilità con ulteriori test appositi, eMobility Days a livello nazionale, servizi di supporto all'e-mobility per i veicoli e infrastrutture di ricarica con consulenza globale in loco o tramite un'apposita linea telefonica, nonché con una serie di stazioni di ricarica domestica del TCS, che saranno installate direttamente sul posto dai pattugliatori. Gli ulteriori sforzi compiuti dal TCS consentono al Club di acquisire una nuova partecipazione nella società



Ill. 94: E-Garden 2019

### Elettromobilità

Swisscharge.ch. Questo impegno consente al TCS di fornire ai propri soci l'accesso a oltre 83'000 punti di ricarica in tutta Europa tramite l'app «eCharge» o la relativa carta di ricarica o la carta di credito di socio TCS. I titolari di quest'ultima carta TCS beneficiano di uno sconto del 3 per cento sulla ricarica.

Il dispositivo Ricerca auto del TCS, lanciato nel 2018 e che consentiva finora di calcolare i costi di manutenzione del proprio veicolo per il suo intero ciclo di vita, è stato completato nel 2021 con il calcolatore dell'impronta ecologica. Grazie a questo nuovo strumento di calcolo, sviluppato in collaborazione con l'Istituto Paul Scherrer, è ora possibile determinare l'impronta ecologica di oltre 2'000 veicoli diversi tipi di trazione (motore a combustione, elettrico e ibrido). Questo calcolatore dell'impronta ecologica del TCS è il primo al mondo nel suo genere e può essere consultato gratuitamente sul sito web del TCS.

### Shared Mobility

Nel 2013, l'Accademia della mobilità del TCS organizza per la prima volta il World Collaborative Mobility Congress «wocomoco», durante il quale diversi attori di tutto il mondo affronteranno il tema della «mobilità collaborativa». L'obiettivo è promuovere il cambiamento sociale verso una mobilità sostenibile ed efficiente e incoraggiare il dialogo politico, economico e sociale sulla shared mobility (mobilità condivisa). Parallelamente al «wocomoco», l'Accademia della mobilità sta portando avanti il progetto dimostrativo «Caki-Bike» per la condivisione di biciclette elettriche nella città di Berna, promosso da Svizzera-Energia, integrando in questo modo le varie attività di bike sharing locali, dal sistema Nextbike di Lucerna al Velospot di Bienne, tramite PubliBike. Nel 2015 l'Accademia della mobilità, in collaborazione con il fondo di sostegno Engagement Migros, ha lanciato l'iniziativa svizzera di cargo bike Carvelo, che promuove l'uso di cargo bike elettriche e non elettriche in Svizzera. Il fulcro di questa iniziativa è la piattaforma [www.carvelo.ch](http://www.carvelo.ch), che offre informazioni e servizi utili per testare, noleggiare, condividere o acquistare questo innovativo strumento di mobilità. L'obiettivo di Carvelo è quello di affermare l'uso delle cargo bike in Svizzera attraverso forme di utilizzo convenzionali e collaborative, e di promuovere la necessaria elaborazione delle informazioni, lo sviluppo del mercato e l'accettazione a livello politico. L'iniziativa ha concluso le sue attività nel 2019, mentre l'offerta di successo carvelo è proseguita. Dal 2020, il programma è gestito congiuntamente da TCS e dalla sua Accademia della mobilità. Nel 2021, carvelo è ampliato per includere un servizio di noleggio di minivan elettrici.

### Shared Mobility

Il progetto pilota si svolge sotto il nome di «smargo» (abbreviazione di «Shared Micro Cargo»).

Il TCS è costantemente alla ricerca di nuove opportunità per generare valore aggiunto per i suoi soci nel mercato della mobilità collaborativa. Ne sono un esempio, da un lato, la partnership con la piattaforma regionale di condivisione auto Tooxme nella zona di Losanna dal 2012 e 2013; dall'altro, la collaborazione al progetto di car-sharing P2P «Cartribe». Insieme ai club partner ADAC e ACA, il TCS dà vita alla fine del 2018 a una rete di pendolari transfrontalieri con l'obiettivo di formare un car-pooling semplice e comodo. L'iniziativa di mediazione gratuita volta alla formazione di car-pooling ha lo scopo di alleviare la congestione stradale, creare posti auto aggiuntivi e quindi ridurre le emissioni, soprattutto nelle regioni vicine al confine.

Con la shared mobility, anche in Svizzera sta emergendo un nuovo mondo dei trasporti (urbani), in cui i vecchi confini tra trasporto privato e pubblico vengono definitivamente tolti e i regimi di pianificazione e politica dei trasporti urbani si trovano ad affrontare sfide del tutto nuove. La disputa sulla maledizione e la benedizione della mobilità collaborativa si accende solo quando si parla di Uber.

### Micromobilità

A partire dal 2017, i microveicoli elettrici faranno il loro ingresso sulla scena della mobilità. Presto si troveranno anche sulle strade e marciapiedi svizzeri, in numero e varianti sempre maggiori, veicoli come monopattini, e-scooter o solowheel. Anche se molti di questi veicoli di tendenza non sono omologati per la circolazione stradale, vengono utilizzati sempre più spesso. Il TCS chiede quindi di integrare i veicoli di tendenza nella pianificazione delle infrastrutture di trasporto e, in particolare, di chiarire chi può circolare dove, con quale veicolo e in quali condizioni (biciclette, biciclette elettriche, dispositivi simili a veicoli e dispositivi elettrici simili a veicoli), sempre con l'obiettivo di migliorare la sensazione di sicurezza di tutti gli utenti della strada. Nel 2018, esamina otto di questi veicoli di tendenza dal punto di vista della maneggevolezza, della sicurezza, della qualità e delle disposizioni di legge. Il club, che si dedica alla sicurezza stradale, richiama costantemente l'attenzione sull'importanza della visibilità, dell'equipaggiamento e del rispetto del codice della strada quando si utilizzano questi veicoli di tendenza, offre una panoramica delle caratteristiche, delle normative vigenti, dei rapporti di test ed emette le relative raccomandazioni.



Ill. 95: Test veicoli di tendenza 2018



## 09

# Sviluppo del numero dei soci

Per ogni organizzazione, la fedeltà dei suoi soci è il prerequisito indispensabile per la sua esistenza e il suo sviluppo. E questo vale anche per il TCS. A differenza di quelle organizzazioni i cui soci si impegnano a favore di un ideale comune senza pretendere alcun tornaconto personale, il TCS si è sempre adoperato per aumentare il numero dei suoi soci offrendo un'intera gamma di servizi in cambio della quota di adesione. Sin dagli albori, tuttavia, il TCS ha ritenuto che il suo compito principale fosse quello di rappresentare in modo esaustivo gli interessi dei suoi soci: i ciclisti e, qualche anno dopo, anche gli automobilisti, in numero sempre maggiore. Il TCS fa propria questa missione e ben presto capisce come farsi ascoltare dalle autorità. Con la crescita dell'organizzazione, cresce anche l'impegno di tenere sempre presenti gli interessi generali dei soci. Parlando di tutela degli interessi, vi è una bella differenza tra parlare a nome di 50-100'000 utenti della strada e farsi portavoce di oltre un milione di persone. Fa onore al Club il fatto di essere sempre stato in grado di individuare le esigenze dei suoi soci e di adattarsi di conseguenza. I servizi offerti nei primi anni si sono gradualmente evoluti in un pacchetto di prestazioni sempre più completo.

Di seguito sono riportati alcuni stadi formativi dello sviluppo:

■ **1896:** Più di cento anni fa, il 1° settembre 1896, un gruppo di ciclisti ginevrini fonda il Touring Club Svizzero. Un mese più tardi, il Club conta già circa 500 soci sparsi in tutta la Svizzera. Alla fine dell'anno il numero di soci arriva a 851.



Ill. 96: A. Lachenal dà il benvenuto al 100.000° membro

■ **1930:** Questo è l'anno in cui il TCS dà il benvenuto al suo 40'000° socio. Un traguardo risultato di un'intensa campagna pubblicitaria in un momento in cui la crisi economica si fa sentire. Il TCS è cresciuto fino a diventare la più importante associazione automobilistica e la più grande organizzazione turistica della Svizzera.

■ **1950:** Il TCS conta più di 100'000 soci. Il numero è aumentato di 19'047 unità rispetto all'anno precedente, il più alto incremento mai registrato. La cifra totale dei soci del periodo prebellico è quindi più che raddoppiata.

■ **1964:** In un ambiente politicamente carico, il TCS vede i suoi soci superare la soglia dei 400'000. Questo numero è passato in nove anni da 200'000 a 422'846 alla fine di dicembre 1964.

- **1967:** All'inizio dell'anno, il TCS conta mezzo milione di soci. Il 500'000° socio e quello che lo precede o lo segue ricevono le congratulazioni da parte del Presidente centrale tre mesi dopo, in occasione dell'Assemblea dei delegati di San Gallo, e vengono omaggiati dei regali adeguati a una tale circostanza. Il Presidente centrale coglie l'occasione per ricordare il rapido sviluppo del numero di soci nel dopoguerra: oltre 100'000 nel 1950, 200'000 nel 1954, 300'000 nel 1957 e 400'000 nel 1963.
- **1983:** Nel suo 87° anno di vita, il TCS supera il traguardo altamente simbolico di un milione di soci, confermando così la sua posizione di associazione più grande del paese. Fedele alla forma, il milionesimo socio, così come il socio precedente e il successivo, vengono ricevuti e festeggiati degnamente presso la sede centrale di Ginevra. In questa occasione, il TCS consegna al Presidente di Pro Infirmis, l'ex Consigliere federale Brugger, una donazione a favore delle persone con disabilità. Un'altra donazione viene devoluta alla Fondazione Pro San Gottardo per il restauro del «Vecchio Sust».
- **2001:** La fiorente motorizzazione dopo il 1945 rafforza l'accettazione e la posizione dei club automobilistici in Svizzera. Il TCS, l'associazione più grande, decuplica i suoi soci tra il 1950 e il 1990, arrivando ad annoverarne 1,2 milioni; nel 2001 contava 1'417'554 soci (ACS 100'000).
- **2019:** Nell'anno in esame, l'attenzione si concentra sul successo del rinnovo del Libretto ETI e su molti altri sviluppi e innovazioni di prodotti e servizi, soprattutto nel campo della mobilità elettrica. Pur impegnandosi in modo determinante a favore della sicurezza stradale e della politica dei trasporti, il TCS non perde mai di vista il bene e l'interesse dei suoi soci. Tale dedizione non solo si traduce in un bilancio positivo nel consuntivo annuale, ma consente anche al TCS di confermare la tendenza positiva in termini di TCS Societariato nel 2019 e di incrementare il numero dei soci per la seconda volta consecutiva a 1'477'609. Rispetto all'anno precedente, la quantità dei soci aumenta di circa 21'000 unità.
- **2021:** Il più grande club della mobilità della Svizzera festeggia il suo 125° anniversario, ripercorrendo un esercizio ricco di avvenimenti. Il TCS Societariato riconferma la tendenza positiva. Il Presidente centrale Peter Goetschi commenta con queste parole il successo del 2021: «Sono davvero lieto che siamo riusciti a crescere ulteriormente, soprattutto in un anno difficile come il 2021, e che siamo stati al fianco dei nostri soci più che mai. Questo dimostra che con i nostri servizi stiamo rispondendo alle esigenze della popolazione». Il 2021 è stato il secondo anno, dopo il 2020, a essere caratterizzato da restrizioni a causa del Covid-19. Ciononostante, il TCS è riuscito a mantenere la totalità dei suoi servizi e ad assistere i soci più che mai nelle situazioni di emergenza in patria e all'estero e nelle questioni di mobilità e legali. Il Direttore generale Jürg Wittwer aggiunge: «Dal 2017 abbiamo avuto un incremento netto di 83'000 soci, con 45'000 nuovi iscritti al TCS solo negli ultimi dodici mesi. Tale dato è la dimostrazione che il TCS gode di un alto livello di fiducia tra la popolazione svizzera e che i nostri servizi sono in grado di soddisfare le esigenze dei nostri soci».

## 10

# Presidenti centrali e Direttori generali

Anno	Presidente centrale	Direttore generale
1896	Primo Presidente: Frédéric Raisin	
1898	Frédéric Raisin	
1904	Frédéric Raisin	Primo Direttore: Auguste Navazza
1909	Henri Thélin	Auguste Navazza
1912	Alexandre Moriaud	Auguste Navazza
1916	Édouard Paisant	Auguste Navazza
1918	Édouard Paisant	Segretario generale al posto del Direttore: James Quinclet
1919	Édouard Paisant	Segretario generale al posto del Direttore: James Quinclet
1925	Henri Henneberg	Segretario generale al posto del Direttore: James Quinclet
1934	Henri Henneberg	Ernst Delaquis
1938	Henri Henneberg	Joseph Britschgi
1942	Adrien Lachenal jun.	Joseph Britschgi
1950	Adrien Lachenal jun.	Joseph Britschgi
1959	Adrien Lachenal jun.	Joseph Britschgi
1960	Robert Bauder	Joseph Britschgi
1961	Robert Bauder	Joseph Britschgi
1962	Fritz Ramseyer	Louis Moor
1965	Fritz Ramseyer	Louis Moor
1970	Augusto Bolla	Jean-Pierre Marquart
1971	Augusto Bolla	Jean-Pierre Marquart
1975	Augusto Bolla	Jean-Pierre Marquart
1977	Augusto Bolla	Jean-Pierre Marquart
1979	Alfred Weber	Étienne Membrez
1981	Alfred Weber	Étienne Membrez
1982	Alfred Weber	Étienne Membrez
1987	Franco Felder	Étienne Membrez

<b>1991</b>	Franco Felder	Étienne Membrez
<b>1994</b>	Franco Felder	Étienne Membrez
<b>1995</b>	Franco Felder	Étienne Membrez
<b>1996</b>	Jean Meyer	Étienne Membrez
<b>1997</b>	Jean Meyer	André Hurter
<b>1998</b>	Jean Meyer	André Hurter
<b>1999</b>	Jean Meyer	André Hurter
<b>2000</b>	Jean Meyer	Esther Schawalder, Peter Meyer, Josef Andres
<b>2001</b>	Jean Meyer	Walter Kobler/Josef Andres
<b>2002</b>	Jean Meyer	Josef Andres
<b>2003</b>	Jean Meyer	Josef Andres
<b>2004</b>	Edgar Schorderet	Josef Andres
<b>2005</b>	Edgar Schorderet	Edgar Schorderet a.i.
<b>2006</b>	Edgar Schorderet	Bruno Ehrler
<b>2007</b>	Edgar Schorderet/Luigi Rossi a.i.	Bruno Ehrler
<b>2008</b>	Luigi Rossi a.i./N. Lundsgaard-Hansen	Bruno Ehrler
<b>2009</b>	Niklaus Lundsgaard-Hansen	Bruno Ehrler
<b>2010</b>	Niklaus Lundsgaard-Hansen	Bruno Ehrler
<b>2011</b>	Niklaus Lundsgaard-Hansen	Bruno Ehrler
<b>2012</b>	Peter Goetschi	Bruno Ehrler/Rudolf Zumbühl a.i.
<b>2013</b>	Peter Goetschi	Rudolf Zumbühl a.i./Stephan Grötzinger
<b>2014</b>	Peter Goetschi	Stephan Grötzinger
<b>2015</b>	Peter Goetschi	Stephan Grötzinger/Peter Goetschi a.i.
<b>2016</b>	Peter Goetschi	Peter Goetschi a.i./Jürg Wittwer
<b>2017</b>	Peter Goetschi	Jürg Wittwer
<b>2018</b>	Peter Goetschi	Jürg Wittwer
<b>2019</b>	Peter Goetschi	Jürg Wittwer
<b>2020</b>	Peter Goetschi	Jürg Wittwer
<b>2021</b>	Peter Goetschi	Jürg Wittwer

# 11

## Il TCS prosegue la sua storia di successo...

### **Guardare al futuro, senza mai rinnegare le proprie origini**

Gettare uno sguardo al passato rafforza nel TCS la consapevolezza dei risultati raggiunti dai suoi predecessori: oggi, con oltre 1,5 milioni di soci, il TCS è il più grande club della mobilità della Svizzera e può fregiarsi di essere parte del patrimonio culturale svizzero. Con le sue 23 sezioni, è inoltre rappresentato e radicato a livello regionale e locale in tutto il paese.

Clima, mobilità, società: tutto è in trasformazione, e non solo in modo continuo, ma spesso anche inaspettato. Con la digitalizzazione, l'elettrificazione e l'automatizzazione si prospetta una svolta decisiva nella mobilità, che avrà un impatto duraturo e profondo sulle nostre vite. Senza trascurare altri tipi di propulsione e forme di mobilità, il TCS attribuisce quindi grande importanza al tema della mobilità elettrica, con l'obiettivo di guidare i suoi soci attraverso questa evoluzione in qualità di esperto neutrale e affidabile.

In quest'ottica, il rispetto per il compito e la responsabilità che il TCS si assume è grande. Ma oggi il più grande club della mobilità della Svizzera affronta l'impegno preso con ottimismo. Nel corso degli anni ha costruito una solida base, dispone di una struttura federale potente e forte, può contare su soci fedeli e partner affidabili nonché su collaboratori motivati e volenterosi.

### **Un'istituzione svizzera con una responsabilità sociale**

Sin dalla sua fondazione, il TCS influenza la mobilità in Svizzera e, con il suo impegno, contribuisce in modo decisivo allo sviluppo dell'infrastruttura stradale e al miglioramento della sicurezza del traffico sulle strade nazionali. A piedi, in bicicletta, in moto, in auto, con i mezzi pubblici o con nuove forme di mobilità urbana: qualsiasi modalità di spostamento le persone scelgano, la sicurezza e la sostenibilità restano al centro delle attività dell'associazione senza scopo di lucro.

Il TCS è uno dei marchi più conosciuti e apprezzati in Svizzera. Uno studio condotto nel 2020 lo colloca addirittura tra i primi cinque marchi con la migliore reputazione del paese. Grazie a questo forte radicamento nella popolazione e alla sua lunga tradizione, non è quindi esagerato affermare che il TCS fa parte del DNA della Svizzera.

Il Club è da sempre al fianco dei propri soci con servizi di alta qualità e valori tipicamente elvetici come l'affidabilità, la precisione, la diligenza e la puntualità, adattandosi continuamente alle mutevoli esigenze. Del TCS ci si può fidare.

Con le sue sezioni, il TCS dispone di una struttura federale ed è quindi presente in città e in campagna, ma anche in remote regioni montane. È grazie al mix di servizi, valori e promesse sempre mantenute, nonché alla swissness che si riflette nella struttura e nel modo in cui svolge i propri compiti e mansioni che il

TCS è diventato quello che è, vale a dire il più grande club della mobilità del paese. E in quanto tale, continuerà a influenzare e a plasmare con grande impegno, innovazione e lungimiranza la politica dei trasporti svizzera e lo sviluppo della mobilità futura di tutti noi.

Quale organizzazione senza scopo di lucro, il Club si è sempre assunto anche una responsabilità sociale con l'obiettivo di preservare e promuovere la mobilità in Svizzera.

# 12

## Indice delle illustrazioni

Pagina die copertina: Posto di frontiera TCS 1929.....	01
Ill. 1: Il TCS nel corso degli anni.....	07
Ill. 2–12: Evoluzione del logo.....	15
Ill. 13: Fondatori del Touring Club Svizzero.....	16
Ill. 14: Mappa stradale 1906.....	16
Ill. 15: Strada Veynes sur Lausanne 1910.....	17
Ill. 16: Promozione di strade migliori («Revue» 1902).....	17
Ill. 17: Foto tratta dalla rivista «Revue».....	18
Ill. 18: Assistenza Touring negli anni trenta.....	19
Ill. 19: Approvvigionamento (1944).....	20
Ill. 20: Educazione stradale nel 1950.....	21
Ill. 21: Ufficio di Assista del 1974.....	22
Ill. 22: Rete di piste ciclabili 1986.....	23
Ill. 23: Segnale di pericolo «Attenzione alle rane».....	23
Ill. 24: 1° centro di sicurezza stradale Stockental.....	24
Ill. 25: 100 anni TCS.....	25
Ill. 26: Nuova funzione Travel Safety dell'app TCS.....	27
Ill. 27: TCS e Rega.....	27
Ill. 28: Novità mondiale «Carvelo2go».....	28
Ill. 29: Auto «Jamais Contente».....	31
Ill. 30: Auto con carburatore a legna (1939).....	31
Ill. 31: Veicolo alimentato a gas naturale (2005).....	32
Ill. 32: Automobile a energia solare «Mata Hari».....	32
Ill. 33: Automobile elettrica (1995).....	33
Ill. 34: Mongolfiera «Mars» (1904).....	33
Ill. 35: Impegno del TCS durante la Seconda guerra mondiale.....	34
Ill. 36: Inaugurazione del Cyclo-Centre di Yens (VD).....	34
Ill. 37: Intervento durante una tempesta di neve.....	35
Ill. 38: Cicloturismo per donne («Revue»).....	36
Ill. 39: Autiste volontarie del 1939.....	36
Ill. 40: Isabelle Marchand nel 1998.....	37

Ill. 41: 1 <sup>a</sup> vicepresidente Fabienne Bernard.....	37
Ill. 42: Corso per donne (1980).....	38
Ill. 43: Viaggio sezione femminile in Borgogna 2018.....	38
Ill. 44: Adolf Vogelsang (1932).....	39
Ill. 45: Registro dei rapporti di A. Vogelsang (1932).....	39
Ill. 46: Stazione radio mobile del TCS negli anni sessanta.....	40
Ill. 47: Sistema radio integrato negli anni sessanta.....	40
Ill. 48: Formazione negli anni settanta.....	41
Ill. 49: Ausiliari Touring (1970).....	42
Ill. 50: Ausiliari Touring (1970).....	42
Ill. 51: Gara di canottaggio a Ginevra (1942).....	43
Ill. 52: Cyclo-Centro di Yens (VD) 1982.....	43
Ill. 53: SlowUp.....	44
Ill. 54: Primo Campeggio Rally nazionale del TCS.....	44
Ill. 55: Hotel Bellavista (1959).....	45
Ill. 56: Giornata delle sezioni Romande 1934.....	47
Ill. 57: Educazione stradale con la polizia (1935).....	47
Ill. 58: Test di frenata della Sezione Vaud (1939).....	48
Ill. 59: Centro tecnico 1979.....	48
Ill. 60: Revue 1898.....	49
Ill. 61: Touring 2009.....	50
Ill. 62: Rivista Touring dal 2015.....	50
Ill. 63: 40'000 nuovi donatori di sangue grazie al TCS.....	51
Ill. 64: TCS e Rega.....	52
Ill. 65: TCS Ambulance 2014.....	52
Ill. 66: Mappa della Svizzera del 1938.....	53
Ill. 67: Postazione telefonica del Bäregg.....	53
Ill. 68: Centrale radio degli anni settanta.....	54
Ill. 69: Viasuisse (2020).....	54
Ill. 70: Ufficio del servizio doganale del TCS (1948).....	55
Ill. 71: Ufficio di Assista nel 1972.....	55

## 86 Indice delle illustrazioni

Ill. 72: TCS Bike Assistance dal 2016.....	56
Ill. 73: Crash test del 1988.....	56
Ill. 74: Assistenza all'estero negli anni settanta.....	57
Ill. 75: Assistenza all'estero negli anni settanta.....	57
Ill. 76: La dottoressa Serena Barberis, medico del TCS.....	58
Ill. 77: Diversi veicoli di soccorso negli anni ottanta.....	59
Ill. 78: ARC Europe Road Patrol 2019.....	59
Ill. 79: Agenzia viaggi del TCS nel 1955.....	60
Ill. 80: Annuncio del 2008.....	60
Ill. 81: Agenzia viaggi del TCS nel 1974.....	60
Ill. 82: Volantino anti-auto Grigioni (1925).....	61
Ill. 83: Segnale per il nuovo obbligo di cintura (1976).....	62
Ill. 84: Inforadar per la prevenzione degli incidenti.....	63
Ill. 85: Test di catalizzatore 1985.....	63
Ill. 86: Certificato di sdoganamento (1956).....	64
Ill. 87: Treno navetta Lötschberg.....	66
Ill. 88: «Avanti».....	67
Ill. 89: Cartellone «Sì al FOSTRA» .....	68
Ill. 90: Campagna di sicurezza stradale (1936).....	70
Ill. 91: Educazione stradale del TCS al Circo Knie.....	71
Ill. 92: Titeuf va a scuola 2020.....	71
Ill. 93: Campagna «Made Visible».....	72
Ill. 94: E-Garden 2019.....	74
Ill. 95: Test veicoli di tendenza 2018.....	76
Ill. 96: A. Lachenal dà il benvenuto al 100.000° membro.....	78
Pagina di chiusura: Festa dei dipendenti anniversario TCS 2021.....	88

## 13

## Fonti

## 1. Libri e riviste

- Antoniazzi, François (1996), «Il Touring Club Svizzero cento anni cento avvenimenti (1896–1996)», Ginevra
- Revue du Touring Club Suisse 1897–1935
- Touring 1936–2015
- Rivista Touring TCS 2015–2021
- Touring Club Svizzero (2021), Rivista del giubileo del Touring Club Svizzero, Vernier

## 2. Raccolte

- Rapporti annuali del TCS 1896–2021

## 3. Fonti Internet

- [E-NewspaperArchives.ch](http://E-NewspaperArchives.ch): sito dei giornali svizzeri digitalizzati dalla Biblioteca Nazionale svizzera e partner
- [E-Periodica](http://E-Periodica), un servizio della biblioteca del Politecnico di Zurigo: periodici svizzeri online
- [NotreHistoire.ch](http://NotreHistoire.ch): vasta scelta archivi televisione e radio RTS
- [PolizeiNews.ch](http://PolizeiNews.ch): ultime notizie di polizia dalla Svizzera, Lucerna
- [Blog «Genève au fil du temps»](http://Blog «Genève au fil du temps»): vasta panoramica delle collezioni iconografiche conservate dalla Biblioteca di Ginevra
- [ZeitungSarchiv.nzz.ch](http://ZeitungSarchiv.nzz.ch): archivio del Neue Zürcher Zeitung con tutti i numeri a partire dal 1780

## 4. Articoli tratti da riviste specializzate

- Automobil Revue: novità, prodotti collaudati e innovativi del settore online e su carta
- Zeitschrift für die Übermittlungstruppen (1966); biblioteca del Politecnico

## 5. Lexika

- Dizionario storico della Svizzera (DSS): opera di consultazione sulla storia svizzera, elaborata secondo principi scientifici, interconnessa, attuale e multimediale

## 6. Ulteriori informazioni

- Interviste e articoli dei collaboratori del TCS
- Comunicati stampa del TCS
- Statistiche del TCS



**TCS – sempre al mio fianco.**