

Un nuovo modo di viaggiare: la catena di trasporto

**Esperienze elvetiche, dove il 76% del
traffico tra le città si svolge in treno**

Convegno CLUB ITALIA, Firenze
Ottobre 2006

Giuseppe Romeo, GECO Italia

La Svizzera in poche cifre

- 7,6 mio di abitanti (Stranieri: 20%)
- La rete autostradale più fitta del mondo (uscite/ingressi): pedaggio annuale basso, benzina poco tassata
- *Il 36% dei viaggi sopra i 3 km: **in treno***
- **300'000 cittadini comprano ogni anno l'abbonamento generale per tutti mezzi pubblici, 2 mio. quello 1/2 prezzo**

La mobilità nelle zone densamente abitate: pianificazione a lungo respiro!

Un insegnamento “universale”:
migliorare le infrastrutture impiega
sempre molto tempo.

Collaborazione tra Istituzioni
territoriali e Imprese!

1a Fase

Pianificare seriamente una **catena di trasporto che faccia fronte alla comodità dell'auto:**

1. Pianificare e realizzare un facile accesso architettonico ai mezzi pubblici
2. Introdurre orari cadenzati coordinati tra TUTTI mezzi pubblici. Focus: **non solo pendolari**

2a Fase

- materiale rotabile (ferro e gomma) adeguato, ospitale e pulito
- puntualità e coincidenze assicurate: pochi abitano le stazioni .. quello che conta è il tempo impietato da dove si parte e dove si vuole arrivare
- collaboratori motivati
- **Biglietti ed abbonamenti facili**

Importantissimo:

- **In città: il traffico pubblico deve ricevere la precedenza davanti a quello individuale!**
- **Puntualità e coincidenze garantite! Il viaggiatore deve avere fiducia nel traffico pubblico!**

Come trovare qui informazioni e biglietti?



La qualità del servizio è essenziale

- Solo se i (futuri) viaggiatori trovano conveniente utilizzare i mezzi pubblici, lasciano l'auto a casa:

1. **Comodità ed affidabilità**
(frequenza, puntualità, coincidenze perfette)
2. **Velocità concorrenziale da A a B e C**
3. **Economicità, flessibilità**



Zurigo (comprensorio con 1,2 mio.abit)

- Su una rete di 400 km di linee di S-Bahn con servizi nazionali/internazionali (tutti i convogli possono essere utilizzati). Dalla mattina dopo le ore 4.40 fino alle ore 0.30. Le notti ve/sa e sa/do il servizio è ininterrotto con treni S-Bahn ed autobus (cadenzamento orario)
- Stazioni e fermate “curate”/coincidenze facili

Il biglietto deve essere semplice per il cliente ... e dare informazioni al gestore

- Per il cliente: acquisto/pagamento facile per tutta la catena di trasporto (tram/bus-treno-car sharing)
- Per il gestore/Impresa: incasso/ripartizione tra imprese/conoscere le abitudini dei clienti

Il biglietto-abbonamento ideale:

- Permette di viaggiare quando si vuole con tutti i mezzi pubblici
- Non si deve obliterare, „strofinare ad automatici“, passare attraverso tornelli
- Si paga .. dopo con il prezzo migliore: con il conto mensile come p.e. il telefonino
- I gestori hanno -in sintonia con privacy- tutte le informazioni che hanno bisogno

Per pochi anni ancora il biglietto cartaceo rimane più economico

- Obiettivo è di fare un vero „salto di qualità“ sia nella comodità per il cliente, sia nel ricevere informazioni per l'Impresa sia nella ecoomicità
- E` basilare abbattere i costi di „distribuzione“ e non cadere nella trappola di commissioni alti per il pagamento „tipo credit card“
- E` importante non introdurre sistemi che invecchiano a breve: dall'Asia sono arrivo soluzioni praticabili. Il tempo lavora per sistemi „ideali“

EasyRide - pronto ma ancora troppo caro

- il sistema EasyRide è stato testato in Svizzera e ha funzionato. Solo i costi d'investimento erano (ancora) troppo alti soprattutto per le Imprese comunali con importi bassi per biglietti singoli
- ora il sistema viene testato a Dresda in Germania e i risultati sono più che soddisfacenti: quindi niente tornelli, niente „strofinare“ o validare. Grazie ad un lettore su ogni veicolo tutti i dati vengono registrati durante il viaggio

Viaggiare dove e quando si vuole: BIBO



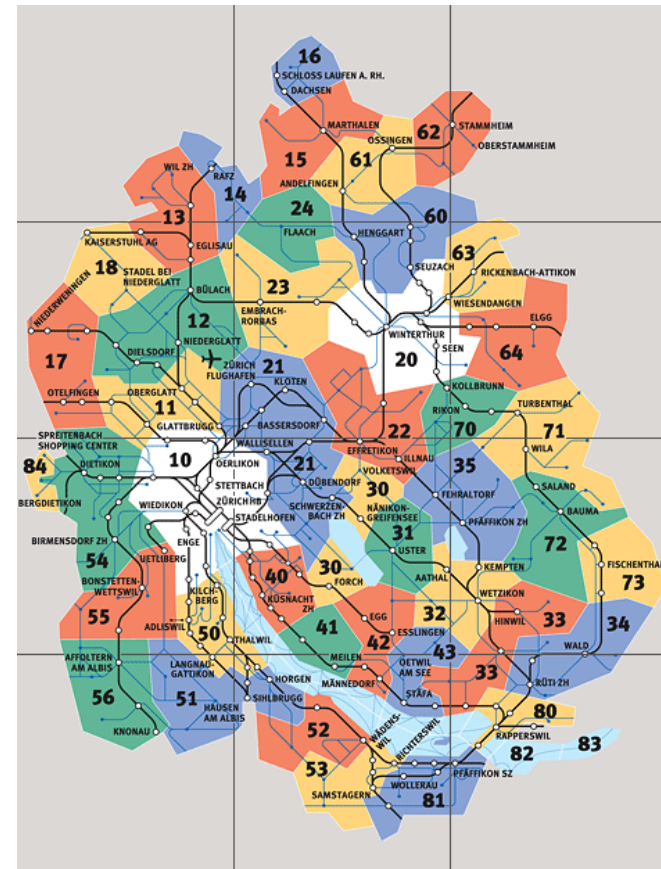
NO!
check in
check out

MA:
Be In / Be out!

**Regist. durante
il viaggio!**

Preparazione del biglietto “integrato”

- Votazione popolare per “l'autorità” del Cantone che governa il sistema (biglietto unico/finanziamento disavanzi pianificati/sviluppo sistema): nasce lo ZVV





- il numero dei viaggiatori aumenta in 16 anni al 100%. Nuove linee vengono pianificate/realizzate
- 2002 viene votato con l' 82% di SI il secondo passante: in servizio dal 2016 (anche per la nuova linea del Gottardo con galleria di base di 57 km)

Il risultato nel 2005:

- Nel territorio del Comune di Zurigo:
 - 66% dei pendolari utilizzano tram, S-Bahn (sempre di più) e filobus/bus
 - 10% l'auto
 - 14% va a piedi e 10% con la bici

Zurigo è una città benestante, ma più del 40% delle famiglie non vuole possedere un' auto propria

Lo sviluppo

- Secondo passante di Zurigo
- Cadenzamento di 15' S-Bahn (adeg. Infra.), nuova flotta 2 piani
- Nuove linee tranviarie
- Sistema d'informazione per i viaggiatori
- Concetto handicap in realizzazione



Il sistema “su mille fronti”



- Aumento potenzialità Zurigo HB 1990: 1600 treni
- treni, 2004: 1800 treni , 2012: 2400 treni
- Costruzione nuove linee tranviarie integrate e integrazione di tutte le linee filobus/bus regionali

L'idea della Stadtbahn di Zugo

- *Il servizio con treni tradizionali, stazioni distanti e una rete “separata” ferro/bus non è attrattivo - offre poca comodità:*
- Il Cantone di Zugo chiede alle SBB di aumentare la capacità delle linee a semplice e doppio binario. Investe 45 mio € in infra.
- SBB mette treni FLIRT veloci e comodi (15')
- Installazione di un sistema d'informazione alla clientela “stazioni-treno-bus”

La Stadtbahn di Zugo

- Utilizzare linee ferroviarie esistenti in un agglomerato di 105'000 persone
- Coordinare l'offerta Stadtbahn e rete bus e funicolare
- 9 nuove fermate, cadenzamento 15'



Inizio del servizio ed i risultati



Dopo un inizio difficile nel dicembre 2004 (mancanza di treni nuovi FLIRT) il successo è arrivato subito:

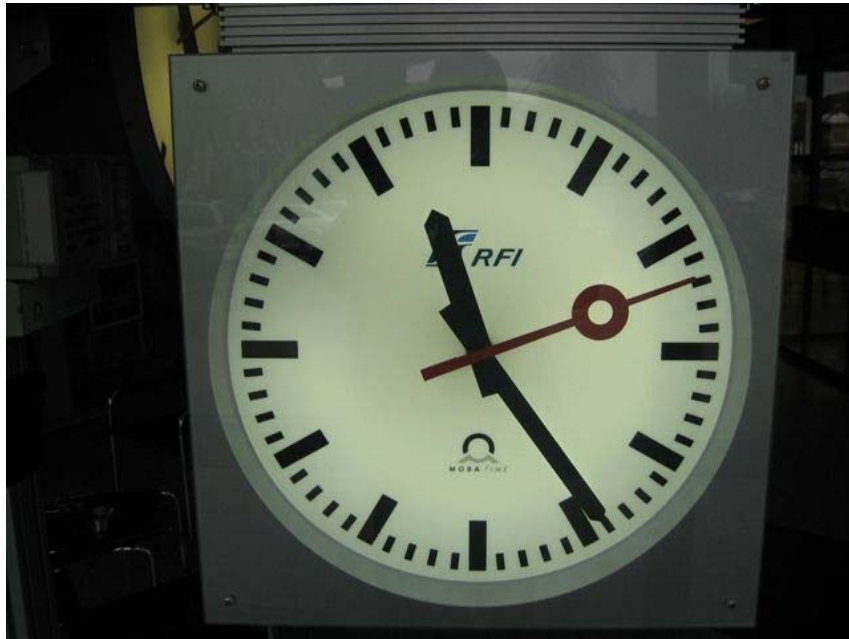
- da 64% a 130% più viaggi sui treni
- aumento complessivo del 6% sulla rete intera
- aumento di viaggiatori durante il giorno (non solo pendolari)

Mai dimenticare di « coccolare » il cliente

- Cambiare abitudine « di viaggio » non è facile:
- Bisogna dare ai viaggiatori comodità, affidabilità (p.e. informazioni sulle coincidenze come sulla foto) ed economicità.-
- La vivibilità di una città non è gratis!



In ultimo: affidabilità vuole dire puntualità! Impera il secondo



Un sistema integrato ad alta frequentazione sui binari ha bisogno di ferrovieri e **passaggeri puntuali!** Il minuto non basta più: il secondo dev'essere visibile!!!

www.zvv.ch + www.ffi.ch
www.stadtbahnzug.ch