

Traffico viaggiatori

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Rapporto di gestione / Ferrovie federali svizzere**

Band (Jahr): - **(2002)**

PDF erstellt am: **07.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Risultati record nell'anno dell'Expo.

24

L'anno 2002 è stato, per il traffico viaggiatori, un anno da primati. I treni delle FFS hanno percorso 105 milioni di chilometri, mentre la quantità di viaggiatori ha raggiunto la ragguardevole cifra di 320 milioni. Gli aumenti sono avvenuti in primo luogo grazie all'effetto Expo, se così possiamo esprimerci. Infatti ben 3,5 milioni di persone d'ambo i sessi si sono riversate all'esposizione nazionale servendosi del treno. Ciò equivale a una quota di mercato del 61 per cento.

Anche lo scorso anno, il traffico viaggiatori delle FFS ha saputo accrescere l'offerta proposta. I convogli delle FFS hanno percorso 105 milioni di chilometri, cioè il 3,5 per cento in più rispetto all'anno precedente. Questa offerta è stata assai apprezzata. Il numero delle persone trasportate aumentò del 5,3 per cento, arrivando così a 320 milioni, mentre i viaggiatori-chilometro accrebbero del 6,6 per cento, raggiungendo la cifra record di 14,25 miliardi. I proventi dei traffici, compresi quelli interni, sono saliti da 1,851 miliardi di franchi a 1,937 miliardi (+4,6 per cento).

Il grado di soddisfazione della clientela è stabile.

La puntualità è migliorata, benché le prestazioni siano state maggiori a causa dell'Expo. Nel 2002, l'81 per cento di tutti i treni fatti circolare raggiunse la stazione destinataria in perfetto orario (l'anno precedente erano stati l'80 per cento) mentre il 95 per cento arrivarono alla meta con non più di quattro minuti di ritardo (l'anno prima, il 94 per cento). La soddisfazione dimostrata dalla clientela rimase stabile, fissandosi all'81 per cento. La maggiore critica mossa dalla clientela è stata la stessa formulata l'anno precedente, vale a dire la carenza di posti a sedere, o posti a sedere non desiderati. In aumento le critiche per l'insufficiente pulizia, soprattutto nei treni regionali. Sono state avviate misure per porvi rimedio.

Expo, vero sinonimo di prestazioni all'insegna dell'eccellenza.

Il buon risultato annuo conseguito nel traffico viaggiatori è soprattutto da ascrivere all'avvenimento cruciale Expo, oltre che all'accresciuta domanda generale e alle misure tariffarie. Sono stati infatti ben 3,5 milioni, tra visitatrici e visitatori, a raggiungere con la ferrovia i vari siti dell'esposizione nazionale, il che significa una quota di mercato del 61 per cento, valore che va ben oltre le aspettative, che si erano attestate al 50 per cento. La quota degli Svizzeri di lingua tedesca che si sono recati in treno all'esposizione è stata del 68 per cento, mentre quella degli Svizzeri di lingua francese fu del 39 per cento; in entrambi i casi, beninteso, considerando i due sessi.

Queste cifre testimoniano in maniera inequivocabile l'efficienza dei trasporti pubblici e in modo particolare delle FFS. In occasione dell'Expo, le FFS hanno saputo fornire prestazioni di straordinaria qualità in tutti i settori, dalla vendita di un'intera gamma di biglietti al vero e proprio trasporto, per tacere dell'accoglienza alle Arteplages, delineandosi così quale azienda cui ricorrere per future, grandi manifestazioni. La pianificazione delle prestazioni complementari, curata nei minimi dettagli, e l'orario flessibile, sono stati paganti. Nei momenti di punta partirono da Olten verso Bienne, ogni tre, cinque minuti, treni al gran completo. Durante i 159 giorni dell'Expo sono circolati 1700 treni speciali. E non si dimentichi che tutte codeste prestazioni vennero fornite anche in concomitanza con altri eventi di vasta portata, quali la Festa federale di ginnastica e la Streetparade.

Più del 60 per cento dei visitatori dell'Expo hanno utilizzato la ferrovia.

Alle FFS è riuscito, con una quota del 61 per cento, di andare ben al di là dell'obiettivo che si erano prefisse e che consisteva nel trasportare all'Expo la metà delle persone che intendevano recarvisi. Sono stati soprattutto gli svizzero tedeschi a usare il treno, mentre i romandi hanno prediletto l'automobile o dato la preferenza al bus. Anche per spostarsi da un'Arteplage all'altra, i visitatori si sono soprattutto serviti della ferrovia (42%) e, in misura minore, dell'auto e dei natanti Iris (in ragione del 19% per ciascuno dei due mezzi di trasporto) dei battelli di linea (7%) e di torpedoni (4%).

mezzi di trasporto utilizzati	visitatori* (in per cento)
ferrovia	61
automobile	37
torpedone	5
bus/tram	3
bicicletta	1
a piedi	1

*è possibile che l'esposizione sia stata visitata più di una volta

inchiesta: istituto Link

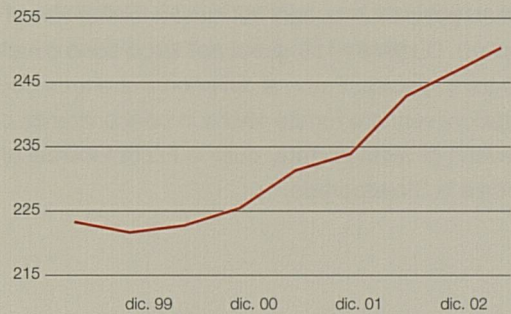
Il metà-prezzo e l'AG sono sempre sulla cresta dell'onda.

Nuovo culmine toccato nella storia dell'abbonamento generale, già di per sé costellata di successi: mai come finora tanti clienti delle FFS, beninteso d'ambo i sessi, si sono serviti di un AG. Nello scorso mese di novembre c'erano per la prima volta in circolazione più di 250 000 abbonamenti generali. Alla fine dell'anno ne esistevano 252 400. Nel 2002 la quantità di abbonamenti metà-prezzo in circolazione si è stabilizzata alla quota, peraltro elevata, di 1,96 milioni di esemplari.

Evoluzione del metà-prezzo in milioni di esemplari.



Evoluzione dell'AG in migliaia di esemplari.



Prestazioni costanti fanno, dei clienti, clienti fedeli.

Nell'ambito degli affari conclusi per avere una clientela fissa, l'anno scorso le FFS hanno saputo procurarsi nuovi, fedeli clienti, soprattutto riguardo agli abbonamenti generali (AG). Alla fine dell'anno erano in circolazione 252 400 AG (+5 per cento). Per la prima volta, si riuscì a venderne più di un quarto di milione. Come fu il caso per l'anno precedente, la quota di abbonamenti rinnovati raggiunse l'80 per cento. Il cosiddetto abbonamento generale per abbonati, cioè pagabile in comode rate mensili, lanciato sul mercato nel dicembre 2001, corrisponde veramente a una necessità della clientela. Durante il suo primo anno di vita ne sono stati venduti 25 000, senza pregiudicare l'offerta di AG già esistente. Dai prodotti AG si ricavarono 365 milioni di franchi, cioè 29 in più dell'anno precedente. I principali motivi di questo rallegrante, maggiore ricavo, sono stati la naturale crescita, l'«AG in abbonamento» e i ritocchi apportati alle tariffe. Con l'abbonamento metà-prezzo, venduto in 1,96 milioni di esemplari, si poté eguagliare il risultato conseguito l'anno prima. Ciò che se ne ricavò accrebbe del 7,5 per cento, raggiungendo quota 139 milioni di franchi.

Le FFS sono attive adesso pure nella vendita on line di biglietti. Nel novembre 2002 si è dato il via per l'asse nord-sud, con il prodotto «Click & Rail», a un esperimento pilota che sarà ampliato nel 2003, con offerte proposte per l'asse est-ovest. La clientela delle FFS, allacciata a Internet, può scegliere un'offerta tra quelle mutevoli, proposte giornalmente on line per treni e percorsi, e imprimere il biglietto con la propria stampante. Le prime esperienze fatte vanno oltre le aspettative.

Sfide poste dalla sicurezza.

Il modo in cui i passeggeri percepiscono la propria incolumità rappresenta una sfida viepiù grande per i trasporti pubblici. A titolo di prova le FFS hanno provveduto a far circolare sulla rete celere di Zurigo (S-Bahn), a mo' di provvedimento immediato per contrastare il dilagare dell'insicurezza, una carrozza punto di ritrovo, opportunamente contrassegnata. In dicembre la Comunità dei trasporti di Zurigo (ZVV) e le FFS hanno approvato un pacchetto di misure atte a migliorare la sicurezza della S-Bahn. Ne costituisce l'essenza l'accompagnamento dei treni S-Bahn, durante le ore marginali della giornata, a cura di agenti di scorta della rete celere regionale, appositamente istruiti. Squadre mobili di pulitori fanno in modo di accrescere il livello della pulizia. Ogni convoglio della S-Bahn dispone inoltre di una carrozza quale vettura dove incontrarsi. Le FFS e la ZVV investono, per queste misure di sicurezza, circa 14 milioni di franchi.

Il traffico regionale valica i confini.

Da rilevamenti compiuti è emerso che, per il traffico dei pendolari che oltrepassa la frontiera, la quota di mercato (modalsplit) pertinente ai trasporti pubblici è bassa. Considerando questo dato di fatto, le FFS creeranno lungo la striscia di confine con l'estero offerte di trasporti regionali senza soluzione di continuità, allo scopo di allettare i pendolari con un'alternativa all'automobile. L'anno scorso le FFS si sono aggiudicate per la prima volta, vincendo il bando di concorso, l'esercizio di una linea ferroviaria situata all'estero: dalla metà del 2003, le FFS assumeranno la responsabilità di gestire il traffico regionale del Wiesental, nel Baden-Württemberg, servendo così le linee da Basel Badischer Bahnhof a Zell e da Weil am Rhein a destinazione di Lörrach.

Lo scopo consiste nell'integrare al meglio la tratta del Wiesental nel concetto globalmente esistente per la Regio-S-Bahn di Basilea. Il percorso è lungo complessivamente 32 chilometri, nove dei quali su territorio svizzero. Con una migliore armonizzazione delle offerte per i trasporti pubblici, la Regio-S-Bahn di Basilea sarà veramente più attrattiva anche sul territorio tedesco. Mediante un sistema globale ben interconnesso ed a responsabilità unica, è possibile includere ancora meglio le linee nel sistema della S-Bahn. Si stanno approntando nuove offerte per altre fasce di confine.

Nella regione del Seetal le FFS hanno dimostrato, con l'offerta attivata per il traffico regionale, di saper essere flessibili e innovative. Per suffragare tale asserzione citiamo ad esempio il fatto che il nuovo materiale rotabile è stato adeguato alle peculiarità locali (spazio ridotto esistente fra il tracciato ferroviario e il sedime stradale). E, per sovrappiù, le FFS hanno compiuto il primo passo nella direzione della strategia che intendono adottare per bandire il fumo dal traffico regionale. Il fine che ci si prefigge è quello di avere, per l'avvenire, un traffico regionale scevro degli influssi nocivi causati dal consumo di tabacco.

Il traffico regionale fa anche da tramite a quello a lunga percorrenza e da anello di congiunzione con il traffico urbano e suburbano. In un contesto del genere, le varie ferrovie celeri regionali assumono un'importanza primaria. La realizzazione di sette sistemi di S-Bahn in Svizzera (Lemano, Berna, Basilea, Svizzera centrale, Ticino, Zurigo e San Gallo) è comunque costosa. Il programma d'evoluzione dell'offerta (cadenza semioraria su tutte le linee e poi ritmo del quarto d'ora all'interno della cintura dell'agglomerato urbano) è soprattutto fattibile grazie agli investimenti compiuti per avere nuovo materiale rotabile. Per assicurarsi questi importanti investimenti, le FFS aspirano a concludere convenzioni a lungo termine con i Cantoni (committenti del traffico regionale). Trasporti pubblici allettanti dipendono in larga misura da un sensato concatenamento. Con la partecipazione a 19 diverse Comunità tariffarie le FFS apportano, per così dire, tanta acqua al mulino di questa interconnessione.

Traffico a lunga percorrenza allacciato all'Europa.

Le nuove tecnologie permettono al traffico su rotaia di essere sempre più veloce. La ferrovia non perde occasione per avvantaggiarsene, a spese dell'aereo. In sintonia con questa evoluzione, le FFS hanno dato il via, negli scorsi anni, ad importanti progetti. Ne costituiscono il fulcro l'allacciamento alla rete ferroviaria europea ad alta velocità e il traffico attraverso le Alpi. È dal cambiamento d'orario in dicembre che, da Basilea, ci sono 21 collegamenti con i treni ad alta velocità. La percorrenza da Basilea a Colonia si riduce a meno di quattro ore, dunque di un'ora bell'e buona, grazie al nuovo tracciato che unisce l'aeroporto di Francoforte alla stazione di Colonia. I treni provenienti dalla Germania arrivano sino alla stazione di Basilea FFS, dalla quale ci sono coincidenze per la rete ferroviaria svizzera. Sia sull'asse per la zona della Ruhr-Basilea che su quello di Berlino-Basilea è stata attivata la cadenza al ritmo di ogni due ore via Francoforte. L'offerta è completata con cinque collegamenti diretti ICE da Zurigo, Basilea e Interlaken per Amburgo, via Francoforte. C'è inoltre un nuovo collegamento diretto Zurigo-Berlino. Ogni giorno, sette treni fanno direttamente andata e ritorno da Stoccarda.

Aumentano le prestazioni delle società consociate.

RailAway accresce la cifra d'affari, malgrado la concorrenza.

RailAway, che propone offerte per il tempo libero per conto delle FFS, ha aumentato in misura consistente il proprio fatturato, a dispetto della recessione patita dal settore del turismo, della debolezza congiunturale e della concorrenza fatta dall'Expo. Nel 2002, RailAway ha conseguito valori da primato: è riuscita a vendere ben 435 884 offerte combinate, con un fatturato lordo che ha sfiorato i 33 milioni di franchi, il che significa un incremento del 6,7 per cento rispetto all'anno precedente per le offerte vendute e un aumento del fatturato pari al 33,7 per cento.

Cisalpino rafforza il suo successo.

Nel 2002, per il quarto anno consecutivo, la Cisalpino SA ha conseguito un risultato positivo. Ha infatti potuto ancora migliorare la cifra d'affari, il Cash-Flow e l'utile netto. Rispetto all'anno precedente, i guadagni sono aumentati del 18,6 arrivando suppergiù al 10 per cento del fatturato. Alla Joint-Venture italo svizzera è riuscito di consolidare la posizione che già occupava al crocevia dei traffici internazionali di viaggiatori fra l'Italia e la Svizzera. La prestazione annua complessiva è di 2,6 milioni di chilometri.

Nuovi impulsi per il servizio ferroviario di catering.

Nel luglio del 2002, la Passaggio Rail AG assunse in Svizzera la gestione operativa già appannaggio della ditta concorrente Mitropa Suisse SA. In un brevissimo lasso di tempo vennero integrate le 400 persone, fra collaboratrici e collaboratori. Fu inoltre necessario unificare e potenziare i sistemi per la logistica. In futuro le FFS, cointeressate alla Passaggio Rail in ragione del 60 per cento, intendono esercitare la loro influenza sul settore del catering su rotaia, intervenendo direttamente su servizio e qualità. Le strutture decentrate a dipendenza dell'orario, l'onere legato alla logistica, le mutevoli abitudini nel settore della ristorazione e l'offerta sempre più lucrativa alle stazioni pongono elevate esigenze all'azienda specializzata in servizi. Passaggio Rail esercisce oggi 53 carrozze ristorante, 25 vetture bistrò e 160 fra Railbar e Minibar su rotelle. Ogni giorno 1100 persone d'ambo i sessi offrono prestazioni in circa 700 treni. Sulla base dei risultati emersi da una vasta inchiesta, quest'anno la scelta di cibi e bevande sarà proprio conforme alle esigenze evidenziate dalla clientela. Le vetture bistrò verranno inoltre adeguate alle necessità del momento. Per l'avvenire, Passaggio si presenterà sul mercato con il nome di «elvetino».

Thurbo – una soluzione durevole.

L'anno oramai trascorso ha lasciato tracce ben visibili nella recente storia della filiale Thurbo AG. Per le difficoltà finanziarie della ferrovia Mittelthurgaubahn, la filiale delle FFS e del Cantone Turgovia per il traffico regionale nella Svizzera orientale assurse in un battibaleno a centro d'interesse della pubblica opinione. Coordinando le necessarie misure, le autorità, le FFS e la Thurbo AG hanno fatto sì che la clientela dei trasporti pubblici non ne avesse a patire. A metà dicembre del 2002 Thurbo AG ha così iniziato con successo il servizio.

Arrivare al treno con l'auto, e viceversa.

Alla fine del mese di settembre 2002 RailLink AG, alla quale le FFS partecipano in ragione del 55 per cento, e la società cooperativa Mobility, hanno raggruppato le loro attività operative consentendo così di accrescere l'offerta dei servizi prestati nell'ambito del Carsharing, ora curati da un solo proponente. La clientela di Mobility e gli utenti di RailLink potranno quindi servirsi di tutti i veicoli, senza accollarsi spese supplementari: è loro quindi data la possibilità di utilizzare le 115 Smarts Rail-Link, di stanza in punti centrali delle stazioni, e di usare i 1750 veicoli Mobility.

Lyria, società alla quale partecipiamo; più di 1,3 milioni di passeggeri.

Il 1° marzo 2002 venne costituita la società Lyria alla quale le FFS partecipano, dalla fine del 2002, nella misura dell'11 per cento. Lyria è succeduta al Groupe d'intérêt Economique (GIE) TGV France-Suisse («TGV Ligne de Coeur»). Durante l'anno in esame sono stati trasportati con le nuove composizioni TGV più di 1,3 milioni di passeggeri. Per il tramite dei nuovi collegamenti TGV Parigi-Berna-Zurigo e Parigi-Losanna-Birga è stato raggiunto un risultato rallegrante. Durante l'inverno 2001/2002 sono circolati settimanalmente quattro convogli diretti («TGV des Neiges») e in estate, per la prima volta, tre TGV diretti da Parigi in Vallese, e ritorno.

Grossi investimenti per il materiale rotabile.

Un'ferrovia che voglia essere più efficiente per rimanere al passo con i tempi abbisogna pure di materiale rotabile nuovo e moderno, da impiegare sia per il traffico regionale, sia per quello a lunga percorrenza. Nel 2002 sono state fornite 13 automotrici snodabili 520 da impiegare sulla linea del Seetal. Dall'anno scorso sono in circolazione 21 nuove carrozze Intercity a due piani IC-2000 di 1ª classe e 22 vetture Intercity a due piani IC-2000 per la 2ª classe.

Contemporaneamente le FFS hanno deciso, l'anno passato, di investire in tutto ben 511 milioni di franchi per nuovi acquisti destinati a rimpolpare il loro parco veicoli: furono ordinati, alla Stadler AG, Bussnang, 42 veicoli del tipo Flirt da utilizzare per il traffico regionale, 12 dei quali sono per la ferrovia urbana di Zugo, 10 per la linea Wiesental su territorio tedesco, mentre 20 automotrici caratterizzeranno l'immagine della Regio S-Bahn di Basilea. Sono inoltre state ordinate 10 composizioni navetta, atte a fare la spola sulla linea della ferrovia del Brünig. Inoltre, la ditta Bombardier fornirà 21 carrozze Intercity a due piani e 30 veicoli Intercity di comando per ampliare la flotta per il traffico a lunga percorrenza, in vista della 1ª tappa di Ferrovia 2000. E, in aggiunta a tutto ciò, 16 vetture Intercity a due piani IC-2000 «Bistro» saranno trasformate in carrozze ristorante. I nuovi veicoli per le FFS verranno per lo più fabbricati in Svizzera. Così facendo, le FFS apportano il loro contributo alla presenza di valore aggiunto in Svizzera e, dunque, nel garantire posti di lavoro.

Con la 1ª tappa di Ferrovia 2000 si guadagna tempo.

L'attivazione della 1ª tappa di Ferrovia 2000, che avverrà il 12 dicembre 2004, rappresenta una grande sfida per il traffico viaggiatori delle FFS. È oramai da anni che la si sta preparando, affinché per l'appunto l'opera del secolo possa essere messa in servizio senza intralci il 12 dicembre 2004. Una parte del nuovo materiale rotabile, che sarà usato su una rete ferroviaria più trafficata, è già stato acquistato ed è in circolazione; ne seguirà dell'altro. Il concetto di Ferrovia 2000, 1ª tappa, è basilare per il traffico viaggiatori perché consentirà di prestare un'attenzione ancora maggiore alle esigenze espresse dalla clientela, istituendo collegamenti migliori e più frequenti di quanto non sia già oggi il caso, arrivando per certe tratte a una cadenza al ritmo del quarto d'ora. Per i viaggiatori, queste novità vorranno dire flessibilità ancora più accentuata e altri risparmi di tempo. È, codesta, una visione che si fa sempre più concreta. La mera utopia diventa un fatto assodato e tangibile. Diventa realtà.