

Zeitschrift: Rapporto di gestione / Ferrovie federali svizzere
Herausgeber: Ferrovie federali svizzere
Band: - (2001)

Rubrik: Traffico viaggiatori

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

101,6

milioni di chilometri sono stati percorsi nell'anno 2001 dai treni viaggiatori delle FFS. Questo primato è dovuto alla grande estensione dell'offerta nel traffico a lunga percorrenza e in quello regionale. Le FFS puntano viepiù sulla mobilità ferrovia-strada.

Il metà prezzo e l'AG continuano ad andare a ruba.

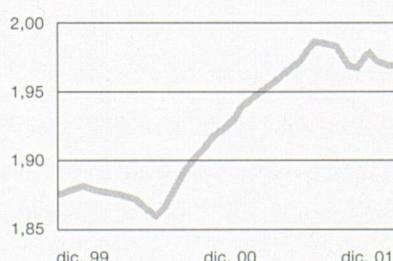
Il traffico dei viaggiatori ha fatto registrare nel 2001 un nuovo record d'incassi: il ricavato fu di 1,7 miliardi di franchi, vale a dire il 4,9 per cento in più dell'anno precedente. Ciò che l'11 settembre è accaduto negli USA ha avuto un influsso anche sui proventi delle FFS, soprattutto nel settore degli arrivi dall'oltremare. Grazie però all'aumento delle cifre d'affari conseguite dall'offerente RailAway per il tempo libero (+15,4 per cento), negli affari del Touroperating (+6,5 per cento) e per i viaggi internazionali (da +3 fino a +6 per cento a seconda della destinazione) fu possibile di compensare ad oltranza le perdite.

Le FFS contano, tra i loro fedeli clienti, la maggior parte della popolazione svizzera. Anche nell'anno trascorso, il numero degli abbonati al metà prezzo è di nuovo aumentato. Con 1,97 milioni di abbonati (+2,6 per cento) le FFS si avvicinano al fatidico limite dei due milioni, superato per l'ultima volta alla fine del 1991. Benché la quantità di abbonamenti generali non sia aumentata in misura tanto netta quanto negli anni precedenti, essa è cresciuta ancora del 4,5 per cento, raggiungendo le 240'717 unità. Ciò si è ovviamente ripercosso anche sulla cifra d'affari conseguita per l'AG, aumentata approssimativamente di 14 milioni di franchi. Nell'anno in corso la quota degli abbonamenti metà prezzo di nuovo venduti dovrebbe elevarsi dal 55 al 65 per cento e quella per l'abbonamento generale rimanere all'80 per cento. Con il lancio dell'AG «con rinnovo automatico» la FFS hanno esaudito un desiderio espresso dalla clientela. L'abbonamento generale può ora essere pagato in comode rate mensili, corrispondendo un modico sovrapprezzo. In questa maniera le FFS cercano di guadagnare alla causa della ferrovia prima di tutto

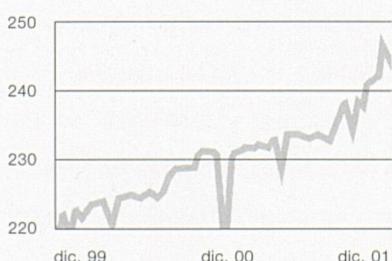
La Svizzera, un popolo di abbonate/i alle FFS.

La quantità di abbonamenti metà prezzo e generali si è stabilizzata nel 2001 a un livello elevato. La quantità degli abbonamenti metà prezzo è aumentata a 1,97 milioni, mentre quella degli AG è arrivata a 240'717.

Evoluzione del metà-prezzo in milioni di esemplari



Evoluzione dell'AG in migliaia di esemplari



giovani e persone il cui potere d'acquisto non sia ancora troppo elevato oppure, se già sono clienti della ferrovia, di conservarseli in quanto tali. Nelle prime settimane di vendita alla fine del 2001 le aspettative furono superate, con parecchie migliaia di AG «con rinnovo automatico» venduti; entro la fine del 2002 le FFS pensano di poterne smerciare più o meno 50'000.

L'abbonamento metà prezzo e l'abbonamento generale – due espressioni sinonime di trasporti pubblici in Svizzera – continuano a occupare un posto di primo piano nella gamma delle offerte proposte dalle FFS. Ecco il motivo che spiega pure gli sforzi compiuti dall'azienda affinché il raggio di validità dei suoi abbonamenti sia il più vasto possibile, includendo in modo particolare ferrovie private e di montagna.

Offerta ancora più vasta.

L'anno scorso i treni viaggiatori delle FFS hanno percorso 101,6 milioni di chilometri, superando perciò del 5,1 per cento la valenza dell'anno precedente – un fatto non così tanto ovvio se si pensa che la rete è rimasta la stessa. I nuovi orari che prevedono convogli ogni trenta minuti come ad esempio fra Berna e Bienna o tra Bienna e Zurigo, l'impiego per la prima volta delle composizioni Intercity ad assetto variabile lungo la linea ai piedi del Giura, che possono percorrere le curve a una velocità maggiore di quella permessa ai normali convogli, e la messa in servizio nella Svizzera romanda delle carrozze Intercity a due piani hanno sostanzialmente contribuito a questo incremento. L'ampliamento dell'offerta ha comportato anche l'aumento dei chilometri percorsi dai 304,2 milioni di clienti (+6,1 per cento). Con 13,4 miliardi di viaggiatori-chilometro (+4,1 per cento) le FFS hanno di nuovo conseguito valori da record nel trascorso anno d'esercizio.

FFS con allacciamento alla strada.

Le FFS propugnano con sempre maggior convincimento l'indirizzo strategico della «mobilità combinata». Progetti come il RailLink, i bus Nightbird della notte o la partecipazione a bandi di concorso indetti per esercire linee di bus lo provano.

Dal 1° ottobre RailLink, impresa consociata creata in comune dalle FFS, da DaimlerChrysler e da Mobility, ha messo l'ultimo anello alla catena dei trasporti. In 42 stazioni svizzere ci sono per il momento 75 auto Smart, pronte per essere usate dalla clientela che, dalla stazione destinataria, desidera recarsi alla meta finale del viaggio. Nei primi tre mesi d'esercizio, 600 clienti hanno utilizzato quest'ultima offerta intesa a facilitare la mobilità, compiendo 2000 viaggi e 80'000 chilometri. Con il «Nightbird», prodotto creato in comune dalle FFS e da Postauto Svizzera, le FFS hanno proposto, nella seconda metà dell'anno, l'offerta di bus notturni. Alle linee pilota Zurigo–Lucerna e Ginevra–Losanna, istituite con suc-

Scenario del futuro 05/16: i viaggiatori-chilometro cresceranno ancora.

Secondo le previsioni fatte da Prognos European Transport Report 2000, fra il 2000 e il 2010 la quantità dei viaggiatori-chilometro percorsi in Svizzera aumenterà press'a poco dell'11 per cento, passando da 101 a 112 miliardi:

> **i viaggiatori-chilometro fatti con il treno** da una città all'altra aumenteranno fra il 2000 e il 2010 del 25 per cento, mentre la crescita dei trasporti su rotaia all'interno degli agglomerati urbani sarà del 12,5 per cento, ossia nel complesso un po' più di quella del traffico viaggiatori. La quota del traffico ferroviario, nel complesso del mercato svizzero, passerà quindi dal 15 per cento dell'anno 2000 al 17 per cento nell'anno 2010. L'aumento della popolazione, previsto nella misura dell'1,5 all'incirca, poco contribuirà a questa evoluzione. Saranno invece la ripartizione della popolazione sul territorio nazionale, i suoi desideri e le sue costrizioni a determinarne la dinamica. Ecco i dettagli dello sviluppo:

> **Gli agglomerati urbani in Svizzera** si espanderanno ancora di più. Dopo la crescita della popolazione avvenuta negli ultimi due decenni nella cintura attorno al nodo di comuni che costituiscono gli agglomerati urbani, nel prossimo decennio la crescita avverrà principalmente nei comuni rurali limitrofi, soprattutto in quelli ben collegati alla rete dei trasporti pubblici (fattore che sarà sempre più risolutivo nella scelta del luogo dove insiedersi). Nella maggior parte dei comuni che compongono il nodo degli agglomerati urbani si potrà contare su una riduzione delle partenze che hanno causato elevate perdite di residenti durante lo scorso decennio (cfr. la città di Berna). Poiché molte attività (formazione, professione, tempo libero) rimarranno nei centri, i viaggiatori-chilometro aumenteranno ancora complessivamente nelle zone urbane. Riconsiderando l'evoluzione avvenuta fra il 1984 e il 2000, si constata che la distanza percorsa da ciascuna persona ogni giorno (senza i viaggi compiuti all'estero) è aumentata del 29,6 per cento, raggiungendo 37,1 chilometri, secondo il microcensimento trasporti 2000.

> **Le industrie e le imprese commerciali** continuano a tra-

sferirsi negli agglomerati o nelle cinture urbane. Il futuro traffico dei pendolari sarà perciò caratterizzato in misura ancora maggiore da nuovi collegamenti, spesso tangenziali, cioè qualora le persone interessate non desiderino risiedere altrove.

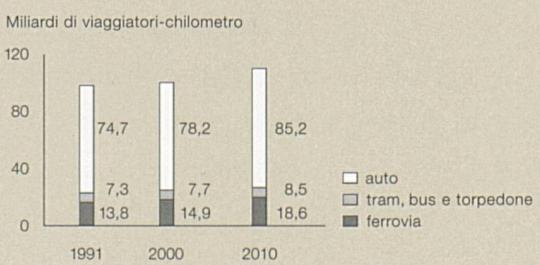
> **Anche i traffici** fra gli agglomerati diventano più intensi. Soprattutto le grandi città svizzere sono un polo di attrazione. Lo si constata non solo con il traffico di pendolari che si spostano da una città all'altra, ma anche considerando il traffico del tempo libero.

> **Ad aumentare i viaggiatori-chilometro** negli ultimi due decenni ha notevolmente contribuito il traffico del tempo libero. La distanza media percorsa da ciascuna persona per spostarsi durante il tempo libero si è estesa fra il 1984 e il 2002 da 11,9 a 16,6 chilometri. L'aumento del tempo libero, i redditi più elevati, il potenziamento delle infrastrutture dei traffici e la volontà di vivere intensamente nuove esperienze sono indici significativi di un ulteriore incremento dei viaggiatori-chilometro consumati durante il tempo libero.

> **Le singole tendenze** sono una vera opportunità per le ferrovie, i cui punti forti risiedono nei viaggi su distanze medie e lunghe. L'orientamento constatato negli anni che vanno dal 1984 al 2000 continuerà anche per l'avvenire. Riandando al passato si nota che i chilometri percorsi in ferrovia si sono elevati, per ciascuna persona a partire dai 10 anni d'età e per ogni anno, da 1533 chilometri nell'anno 1984 a 1918 chilometri nell'anno 2000, vale a dire che sono aumentati di ben il 25 per cento.

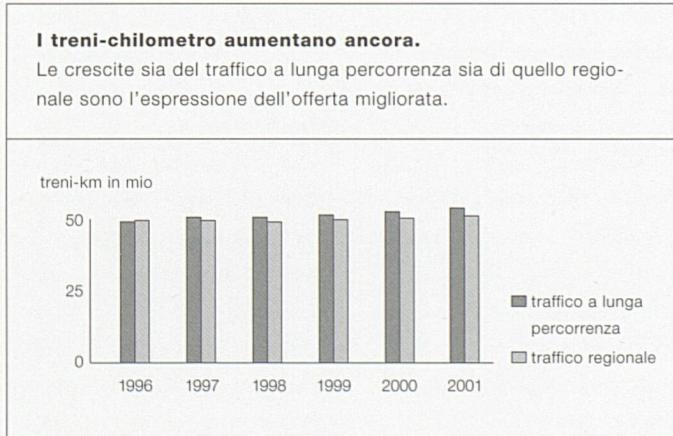
Evoluzione dei viaggiatori-chilometro in Svizzera.

I viaggiatori-chilometro percorsi in Svizzera aumenteranno fino al 2010 da 101 a 112 miliardi.



cesso nell'autunno del 2000, se ne aggiungono altre quattro da Zurigo in direzione di Basilea, San Gallo, Berna e Bienne. Pagando un supplemento in funzione della distanza che vogliono percorrere, i nottambuli possono tornare a casa, nelle notti venerdì/sabato e sabato/domenica, in tutta comodità e sicurezza.

L'offerta delle FFS nel traffico regionale è rivalutata da proprie linee di bus. Insieme con partner locali per il servizio di bus esse ricevettero dal Cantone di Glarona il mandato di esercire varie linee di bus nella zona di Unterland/Kerenzerberg. I moderni bus a piano ribassato circoleranno nel Cantone di Glarona con i colori delle FFS per almeno tre anni e mezzo.



Sguardo oltre il confine.

Il traffico regionale FFS ha furoreggiato anche nel Cantone di Zugo. Assieme alle «Zugerland Verkehrsbetriebe» le FFS si sono aggiudicate il bando di concorso per esercire, per la fine del 2004, la ferrovia urbana di Zugo. L'acquisto di dodici nuovi veicoli da adibire al traffico regionale vi è connesso. Inoltre, il traffico regionale delle FFS si lascia alle spalle un anno di gestione all'insegna del servizio transfrontaliero: infatti, già da alcuni anni, treni delle FFS circolano sulla «linea verde» fra Basilea e la città francese di Mulhouse. A questa linea internazionale si aggiunge il nuovo tratto da Ginevra a Bellegarde, nel Dipartimento dell'Ain. L'offerta può così proporre ai molti frontalieri coincidenze locali ideali e collegamenti ai trasporti ginevrini. Anche il fatto che le FFS e la Mittelthurgaubahn abbiano costituito l'affiliata società «Turbo» sottolinea l'orientamento del mercato rivolto oltre i confini nazionali. L'impresa comune offre prestazioni di trasporto nella zona del Lago Bodanico, compresa la fascia al di là del confine. Si prevede di allargare ancora di più, nei prossimi anni, il raggio d'azione. Al fine di garantire questo ampliamento, «Turbo» ha già ordinato 80 nuovi veicoli per il traffico regionale. La colla-

borazione tra le FFS e la BLS (Ferrovia del Lötschberg) è stata impostata in modo nuovo. In un contratto di base, i partner hanno definito le nuove sfere di attività mirate al conseguimento di sinergie: mentre la BLS si occuperà, dalla fine del 2004, dell'intera ferrovia celere di Berna, le FFS assumeranno, a partire dalla stessa data, il traffico a lunga percorrenza dei viaggiatori sulla rete della BLS. Anche l'organizzazione della polizia ferroviaria è stata «collocata su nuovi binari». Le 125 persone, fra poliziotti e poliziotti ferroviari delle FFS, sono state incorporate per l'agosto del 2001 nella Securitans, la nuova società creata in comune da Securitas e dalle FFS. Con la loro presenza nei treni e nelle stazioni questi agenti offrono sicurezza e, in futuro, essi verranno impiegati anche per sorvegliare i cantieri ferroviari.

La Cisalpino AG ha il vento in poppa.

L'alleanza TEE sostenuta dalle FFS, dalla Ferrovia germanica (DB) e dalle Ferrovie federali austriache (ÖBB) ha posto in atto l'anno scorso due progetti per il traffico transfrontaliero fra i tre Paesi. Dallo scorso

Scenario del futuro 06/16: l'avvenire del comprensorio economico di Zurigo.

Le previsioni fatte per il comprensorio economico di Zurigo illustrano in modo esemplare il futuro sviluppo del traffico su rotaia. Quest'ambito economico include più del Cantone di Zurigo; lo si può circoscrivere – almeno per certe problematiche – considerando la zona servita dalla rete celere di Zurigo.

> Per l'arco di tempo che si estende dal 1995 al 2025 sono previsti i seguenti sviluppi:

> Popolazione:

nel comprensorio economico di Zurigo	+ 9%
nel Cantone di Zurigo	+ 3%
> Viaggi di persone nel traffico interno:	
complessivamente	+ 11%
con i TP	+ 5%

> Viaggi di persone nel traffico a destinazione e proveniente dal resto della Svizzera:

complessivamente	+ 44%
con i TP	+ 65%

Viaggi all'interno del comprensorio economico di Zurigo.

Nel lasso di tempo dal 1995 al 2025 i viaggi compiuti dalle persone nel traffico all'interno del comprensorio di Zurigo aumenteranno complessivamente dell'11 percento.



autunno, team svizzeri e tedeschi scortano ininterrottamente, quindi su tutto il percorso, i treni ICE ed EuroCity che circolano tra Zurigo e Stoccarda e fra Zurigo e Monaco. Nel traffico con l'Austria, però, l'impiego del personale dei treni su scala internazionale è cosa ovvia già da qualche anno. Sotto l'egida TEE, i tre partner hanno dato vita contemporaneamente a una comune tessera di famiglia che consente a nonni e genitori, nei loro spostamenti in treno in questi tre Paesi, di farsi accompagnare gratuitamente dai rispettivi nipoti e figli d'età fino a 17 anni. Gli sforzi compiuti assieme da tutte e tre le ferrovie nel settore del marketing proseguono con immutata alacrità. Ecco perché gli abbonamenti generali e metà

Scenario del futuro 07/16: la mobilità combinata è la tendenza d'avvenire.

La possibilità di disporre di un'automobile non sarà più così strettamente connessa, in futuro, al possesso di un'auto propria.

Stime compiute nell'ambito del programma nazionale di ricerca «Trafico e Ambiente» indicano che a medio termine, negli agglomerati urbani svizzeri, ci sarà un potenziale di circa 200'000 detentori della licenza di condurre, i quali potrebbero diventare clienti dei cosiddetti «pacchetti mobil». Con questi pacchetti di prestazioni, i clienti possono ricorrere in modo semplice alle imprese di trasporto pubbliche, agli offrenti Car-Sharing, alle ditte che noleggiano vetture e ai prestatori di servizi di biciclette. Comunque tutto ciò non contribuirà a ridurre sostanzialmente la quantità di automobili in circolazione. Nei prossimi cinque anni l'effettivo delle automobili non diminuirà che dell'1,4 per cento.

Chi e perché sarà attratto in avvenire da simili offerte combinata?

> Per i nuclei familiari senza una «quattroruote», e nelle grandi città della Svizzera tedesca ce ne sono in ragione di ben il 40, 50 per cento di tutti i nuclei familiari «non collocati a riposo», le offerte combinata contribuiscono a consolidare la libertà offerta dall'automobile.

> Le offerte combinata consentono, alle economie domestiche finora altamente motorizzate, di rinunciare alla seconda o terza automobile.

> Esse sono però efficaci in determinate fasi della vita anche quale deterrente al possesso della prima automobile, allorquando persone appena entrate nell'età adulta rinunciano a comperare un'automobile o ne procrastinano l'acquisto, allorché anziani si privano della loro auto oppure quando la rinuncia sia sensata a causa di altri cambiamenti sopravvenuti nella vita – ad esempio dopo aver spostato la propria residenza in un agglomerato urbano ben servito dai trasporti pubblici e che proponga offerte per il traffico lento.

> Una gran parte di chi deve spostarsi annette grande importanza al fatto di arrivare in fretta alla meta, senza troppe costrizioni, poco importa con quale mezzo. Queste persone hanno l'abitudine di combinare tra di loro differenti vettori e di utilizzarli con grande flessibilità, in modo mirato e pragmatico.

Coloro che offrono prestazioni di trasporto – dunque anche e in modo particolare le FFS – sono perciò confrontati con il compito di integrare, nella pianificazione e nella programmazione dell'offerta, i vari mezzi di trasporto e i differenti servizi prestati, senza limitarsi ai trasporti pubblici.

prezzo saranno sinonimo per l'avvenire, in Austria e in Germania, di una riduzione del 25 per cento accordata sul prezzo dei viaggi con i quali si oltrepassano i confini nazionali.

Poiché le condizioni quadro politiche sono mutate, le FFS hanno nel frattempo rinunciato a partecipare al processo di aggiudicazione di reti ferroviarie regionali inglesi da esercire. Le FFS continueranno comunque a fare da consulenti ai loro partner inglesi.

La Cisalpino AG, Joint-Venture tra le FFS, le Ferrovie italiane dello Stato FS, la BLS e alcuni Cantoni svizzeri, ha potuto rafforzare, anche lo scorso anno, il suo ruolo di fulcro del traffico viaggiatori fra l'Italia e la Svizzera. Per il terzo anno consecutivo le è riuscito di essere in attivo, fatto confermato anche dai valori di utilizzo, in costante aumento. Nel periodo da gennaio ad agosto fu possibile di migliorare di circa l'8 per cento lo sfruttamento medio rispetto all'anno precedente. Nei mesi successivi questo indice fu ancora una volta superato, grazie all'incremento dei viaggi d'affari compiuti in 1a classe. Il fatturato annuo crebbe a un dipresso dell'11 per cento e ne conseguì un elevato cash-flow. L'utile, raffrontato con quello dell'anno precedente, è pressoché raddoppiato. È pure migliorata la condizione tecnica degli ETR 470, grazie a provvedimenti mirati. Siccome la Cisalpino AG aveva già ricevuto precedentemente la concessione, la licenza di circolare sulla rete svizzera le è ora stata prorogata di dieci anni.

Nuovi servizi.

Lo scorso anno le collaboratrici e i collaboratori delle FFS hanno più volte dato prova di come l'azienda, che pure ha una complessa struttura, sappia reagire in fretta e senza troppe complicazioni. Dopo il grave incidente accaduto nella galleria stradale del San Gottardo, le FFS colmarono immediatamente il vuoto formatosi nella mobilità e rimisero in esercizio nell'arco di 24 ore, dopo un'interruzione durata 20 anni, il servizio FFS per il carico delle automobili. Fu così possibile di trasportare da Göschenen ad Airolo o viceversa, nei due mesi durante i quali la galleria stradale rimase chiusa, circa 70'000 automobili. Allo stesso modo le FFS, all'inizio di ottobre, si sostituirono alla Swissair, dopo il suo crollo: furono fatti circolare treni speciali supplementari fra Zurigo e Ginevra, per sopperire alla domanda, rivelatasi accresciuta su questo tronco di linea.

Anche in circostanze ben più piacevoli, le FFS seppero dimostrare a più riprese quanto elevato sia il loro grado di flessibilità: in giugno, durante una fase di bel tempo, le FFS trasportarono a destinazione, in piena tranquillità, ben 120'000 allievi d'ambu i sessi, in passeggiata scolastica, per due giorni consecutivi. Non meno di 109 treni speciali provenienti dall'interno e dall'estero convogliarono fino alla città della Limmat tanta gioventù folle per la musica techno, senza farle correre nessun pericolo e comodamente. Anche la Streetparade poté così stabilire nuove frequenze da primato. La professionalità dimostrata nel pianificare e nel disporre, come pure la disponibilità e l'impegno profusi dal

personale, hanno consentito di trasformare questi grandi eventi in successi di mercato e di conferire l'immagine di un'azienda competitiva.

Expo.02 già nello 01.

Il prossimo, grande evento del 2002 sta per bussare alle porte: si tratta dell'Expo.02. È da mesi, ormai, che le pianificazioni di vasta portata impegnano indefessamente l'azienda, in quanto «Official Partner». Il 50 per cento dei circa 4,8 milioni di visitatori attesi arriveranno probabilmente in treno. Ad ogni buon conto, i circa 830'000 passeggeri che ogni giorno viaggiano in treno devono poter contare sulla qualità FFS alla quale sono oramai abituati, a dispetto delle maggiori frequenze provocate dall'Expo. Complessivamente, 24 treni Intercity ad assetto variabile circolano già da mesi in lungo e in largo attraverso la Svizzera, messaggeri dell'Expo. La prevendita, nelle stazioni FFS, dei biglietti d'ingresso all'esposizione nazionale, iniziata in ottobre, è stata un vero successo. Nel lasso di tempo di poche set-

Scenario del futuro 08/16: i mercati per il tempo libero hanno l'avvenire assicurato.

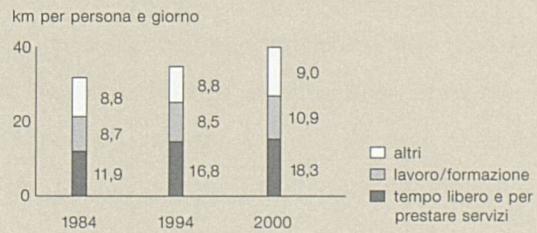
I trasporti connessi con il tempo libero saranno negli anni a venire uno dei grandi mercati in piena crescita per il traffico viaggiatori sia sulle brevi, sia sulle lunghe distanze.

> **Nell'anno 2015** il traffico dovuto al tempo libero costituirà il 45 per cento di tutti gli itinerari percorsi e decisamente più del 50 per cento delle distanze compiute (nell'anno 2000, il fattore distanze ha inciso nella misura del 43 per cento). Attualmente, secondo il microcensimento trasporti 2000, ciascuna persona a partire dall'età di 10 anni si lascia ogni giorno mediamente alle spalle 1,4 tragitti compiuti avendo tempo libero a disposizione. Il tratto medio finora percorso è stato di 11,5 km, per una buona mezz'ora di viaggio. Calcolando alla giornata, ogni persona si fa in media circa 16,5 km mentre è libera da impegni. Dal 1984, questa distanza giornaliera è aumen-

tata del 40 per cento. Le vie percorse durante il tempo libero raggiungono già ora la quota di pressoché il 40 per cento di tutti gli itinerari intrapresi dalle Svizzere e dagli Svizzeri (la domenica tale quota sfiora l'80 per cento) assorbendo quasi la metà di tutto il tempo che si passa in viaggio.

Distanze per persona e giorno, a seconda dello scopo del viaggio.

Gli itinerari del tempo libero rappresentano oggi una quota del 40 per cento di tutti i percorsi compiuti. Durante le domeniche, la quota sale perfino all'80 per cento.



timane intercorso dal momento in cui la vendita è cominciata sino alla fine dell'anno sono stati acquistati ai nostri sportelli, approssimativamente, un milione di biglietti per l'Expo.

Per il progetto EasyRide furono eseguite a Basilea e a Ginevra, fra i mesi di marzo e di giugno, prove d'efficienza affidate al pubblico. La qualità del rilevamento dei viaggi compiuti è stata maggiore del 99 per cento, e il grado d'accettazione del nuovo sistema che esenta dal comperare biglietti è stato elevato, da parte dei circa 1800 clienti che si erano dichiarati disposti a testarlo. L'organizzazione FFS addetta al progetto elaborò poi una Business-Case, la quale formula strategie di migrazione all'EasyRide innovative e gradualmente realizzabili. Una cosiddetta «Visione di marketing TP Svizzera», elaborata parallelamente e a mo' di complemento dalle FFS, dall'Unione dei trasporti pubblici e da varie Imprese di trasporto, intende assicurare per l'avvenire, nell'ambito di una nuova alleanza, la collaborazione all'interno del traffico pubblico svizzero dei viaggiatori.

Le FFS si sono decise a cambiare rotta nel campo della gastronomia «su ruote»: a fine anno esse rilevarono dall'Autogrill AG il 60 per cento delle sue quote di partecipazione alla società affiliata Passaggio Rail AG per il catering ferroviario. Grazie all'influsso aziendale più spiccato, la qualità e il servizio verranno ancora meglio adattati alle esigenze della clientela. È stato dato il via alla trasformazione delle 26 carrozze bistrò a due piani e si sta impostando un concetto di ristorazione decisamente nuovo, con un marchio novello. Anche durante l'anno d'esercizio trascorso, le FFS hanno rafforzato l'impegno spiegato nei confronti delle persone con difficoltà motorie. In futuro, allorché si tratterà di costruire nuovi edifici o di ristrutturare fabbricati esistenti, o allorquando sarà necessario acquistare veicoli, verranno applicati gli standard elaborati con l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) e con l'Ufficio per le questioni degli handicappati che si servono dei trasporti pubblici. Questi standard mirano a facilitare l'accesso ai trasporti pubblici alle persone portatrici di handicap, a consentire pure a loro di servirsi di una catena di trasporto ininterrotta, aiutandole ad avere una nuova mobilità alla quale poter ricorrere nella vita di tutti i giorni.

È dall'inizio del luglio 2001 che le FFS sono presenti nelle stazioni anche con più di 100 punti di pre-vendita Ticketcorner. Ben 418'000 biglietti d'entrata a concerti, rappresentazioni teatrali, commedie musicali, manifestazioni sportive ecc. trovarono un acquirente alle stazioni FFS. Per il 2002, la quantità di biglietti venduti dovrebbe aggirarsi complessivamente sugli 1,2 milioni.

Nuove carrozze a due piani.

Con l'ordinazione di una quarta serie di carrozze a due piani, le FFS completano il parco delle loro vetture in previsione di concludere, per la fine del 2004, la 1a tappa di Ferrovia 2000. La flotta dei veicoli a due piani passerà quindi a 320 unità. In previsione di servirsene per l'Expo.02, le attuali 250 carrozze a due piani vengono sottoposte, nei primi quattro mesi dell'anno 2002, a un riassestamento scrupoloso

è programmato con rigore. Si è poi aggiunta l'ordinazione di altre 20 composizioni Intercity con elementi a cassa inclinabile (ICN). Dieci di questi convogli verranno impiegati preferibilmente dal 2004 sulla linea lungo le falde del Giura e tra Ginevra e Basilea. La seconda serie di dieci, nuovi treni ad assetto variabile circola dapprima fra Bienne e Zurigo facendo risparmiare minuti preziosi a chi si deve occupare dell'orario, grazie al fatto di poter percorrere le curve a una velocità più elevata di quella dei convogli tradizionali. Le FFS furono molto fortunate allorché un loro ICN deragliò con poco danno a Zürich-Oerlikon. Un racconto a vite allentato a un sostegno del momento torcente ne fu la causa. Verifiche metallurgiche eseguite dall'EMPA, l'Istituto federale per il controllo dei materiali, hanno confermato che le viti applicate ai treni ICN non sono difettose. Gli ICN rimasero fermi durante parecchi giorni. Compiendo un vero e proprio tour de force logistico gli specialisti delle FFS, coadiuvati dal partner industriale Alstom, controllarono le 54'600 viti di tutti i veicoli ICN.

Riorganizzare la manutenzione dei veicoli rappresentò una grande sfida. In effetti, questo processo è ora strutturalmente concluso; i nuovi processi di service, però, non sono ancora dappertutto efficaci. Ci si è accorti di ciò dopo il cambiamento d'orario, in modo particolare per quel che attiene alla pulizia e alla disponibilità del materiale rotabile. A proposito della pulizia: i vandalismi sempre più numerosi si sono rivelati un fattore critico. Essi fanno il paio con la pulizia a bordo dei treni, non sempre sufficiente. Le FFS si prodigheranno per meglio garantire in futuro la qualità e la sicurezza, giustamente richieste in questo campo. Non va però sottaciuto il fatto che la nostra azienda trasporta chicchessia. La ferrovia è perciò in un certo qual modo lo specchio della società in cui noi tutti viviamo. Moduli per una formazione specifica e un coaching rafforzato contribuiranno a proteggere soprattutto il personale dei treni dagli atti di violenza e dalle aggressioni di cui è vittima.

Scenario del futuro 09/16: non tutte le regioni si servono dei TP nella stessa misura.

Le differenze esistenti nella scelta dei trasporti pubblici che singole regioni fanno, risultano dall'attrattività delle offerte proposte per il traffico pubblico e privato e dalle strutture di pianificazione territoriale.

> Lo dimostrano ad esempio dati riguardanti la mobilità, desunti dal microcensimento «Mobilità in

Svizzera» sul modo di comportarsi nel ramo dei trasporti. Mentre nel vasto comprensorio di Zurigo ci si sposta con i trasporti pubblici nella misura del 16,4 percento, nella zona di Basilea lo si fa in ragione del 15,7 e a Berna per il 16,2 percento – comunque sempre di più che negli agglomerati urbani romandi (Ginevra 12,1 e Losanna 11,6 percento).

Meno macchinisti, molta disponibilità a fornire prestazioni.

Il traffico FFS dei viaggiatori si prepara intensamente a fronteggiare una maggiore concorrenza nel campo ferroviario. Questo processo richiede in particolare molta flessibilità e disponibilità da parte del personale. È solo grazie al suo impegno e alla volontà che esso ha dimostrato di voler servire l'azienda, che lo scorso anno fu possibile di ampliare ancora le prestazioni offerte dal traffico viaggiatori, benché mancassero circa 200 macchinisti. I 20 nuovi macchinisti formati di tutto punto, che hanno iniziato la loro attività in cabina di guida, hanno rappresentato una prima nota positiva. Ci si aspetta che la situazione si sblocchi per la fine del 2002 allorché altri 200 macchinisti, avendo terminato la formazione, si metteranno alla guida dei treni. □

Scenario del futuro 10/16: ci sono più persone che deambulano con difficoltà

In futuro crescerà la percentuale di coloro che si sposteranno con i mezzi di trasporto pubblici, pur avendo difficoltà motorie.

> **Ciò è dovuto in gran parte** all'invecchiamento della popolazione, sempre più pronunciato. Già nel 2010, circa il 24 percento della popolazione avrà più di 60 anni (nel 2000 gli ultrasessantenni non rappresentavano che il 20 percento). Il numero degli Svizzeri nella fascia d'età che va dai 65 ai 79 anni aumenterà nei prossimi 50 anni di circa la metà, mentre quello degli ottantenni e ultraottantenni crescerà di due volte e mezza.

> **Non tutte le persone anziane**, però, si muovono con difficoltà. Comunque la cerchia di chi ha problemi di deambulazione non è ristretta alle sole persone anziane. Chi si sposta con difficoltà, ha disturbi della vista o è audioleso, deve poter disporre di trasporti ai quali accedere facilmente e che gli assicurino confort, prestazioni e sicurezza a un livello molto elevato.

Ciò vale anche per le persone che si portano appresso molti bagagli o devono spingere un passeggino o una carrozzella per bambini.

> **Persino coloro che fanno dello sport** hanno talvolta ferite che limitano i loro movimenti e spostamenti. Da stime fatte si evince che circa il 25 percento della popolazione europea ha per così dire un impedimento alla piena mobilità.

> **Con il progressivo rinnovo** del materiale rotabile e delle stazioni sarà possibile di mettere in atto su vasta scala innovazioni tecniche e di servizi. Ne faranno parte i marciapiedi elevati all'altezza degli accessi, le rampe per arrivare ai marciapiedi, porte ampie (come quelle delle carrozze a due piani degli IC 2000) e il fatto di dare informazioni sonore e ottiche, affinché anche chi ha disturbi all'udito e alla vista possa avere i necessari ragguagli concernenti i treni in arrivo, le stazioni e le coincidenze. Le FFS sono pronte, con il programma da loro adottato nei riguardi delle persone la cui mobilità è ridotta, e con i provvedimenti già attivati, a fronteggiare le esigenze d'avvenire.