



LE NECESSITÀ DEI PICCOLI CENTRI IN MONTAGNA

## CITYBUS, MODELLO DI TRASPORTO URBANO

**A** partire dall'Ottobre 2005, in Alto Adige è stato introdotto un nuovo sistema di trasporto pubblico urbano studiato per le necessità dei piccoli centri.

Dopo i successi a Bressanone e Brunico, il Citybus è oggi attivo in altri cinque comuni tra 5 e 20 mila abitanti (Silandro, Malles, Appiano, Dobbiaco e Lagundo) nelle quali era o sarebbe stato difficile avere di un servizio di trasporto urbano tradizionale. Ulteriori estensioni dei servizi Citybus sono allo studio.

### La situazione

Fino a poco tempo fa, in Alto Adige, solamente Bolzano e Merano erano dotate di un servizio trasporto pubblico urbano grazie ai servizi offerti dalla SASA Spa. In queste due città vive però meno di un terzo della popolazione altoatesina, che per il resto vive o gravita attorno a centri urbani minori in cui il problema del trasporto urbano era ancora

da risolvere. Esisteva unicamente il trasporto pubblico extraurbano, talora in vario modo adattato a svolgere contestualmente servizi urbani o suburbani. Vari progetti, in anni precedenti, erano falliti.

Nel 2005, Qnex – società leader in Trentino Alto-Adige in servizi di consulenza, progettazione e informazione per il trasporto pubblico – ha ricevuto, da parte dall'Assessorato alla Mobilità della Provincia Autonoma di Bolzano, il compito di elaborare un servizio di trasporto urbano per Bressanone. È nato così il "modello Citybus", applicato a fine 2005 a Bressanone e quasi contemporaneamente a Brunico.

### Quattro livelli di intervento

Alla base del successo dei Citybus ci sono quattro livelli di intervento

1. un'attenta analisi della mobilità,
2. una rigorosa programmazione dei servizi,

In Alto Adige sette comuni serviti da un nuovo sistema di Tpl

3. una completa informazione ai passeggeri

4. un'efficace strategia di marketing

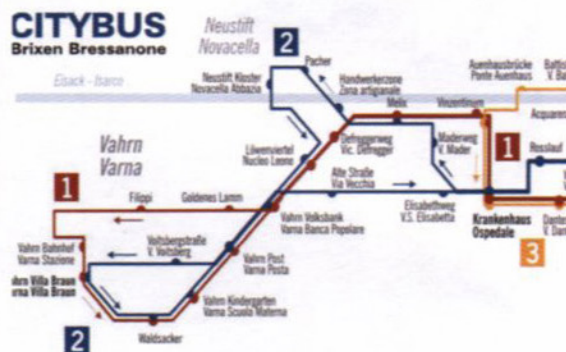
In particolare la rigorosità della progettazione è risultata fondamentale per il successo. Ha prevalso quindi un approccio orientato all'offerta in cui prima si sono definite in maniera completa e dettagliata le caratteristiche del servizio da offrire e poi, su questa base, si sono operati eventuali adeguamenti per un'ottimizzazione tecnica ed economica.

**Le caratteristiche del servizio**

I servizi Citybus hanno le seguenti caratteristiche:

Urbano ed extraurbano: indipendenti ma interrelati

- La prima scelta fondamentale è quella di creare un servizio urbano semplice, ma autonomo e indipendente dal trasporto extraurbano. Una soluzione ibrida scontenta sia chi cerca un servizio di trasporto urbano sia chi necessita di servizi extraurbani, in quanto le esigenze di mobilità urbane ed extraurbane risultano diverse e difficilmente conciliabili.
- Ciò permette di considerare con più attenzione le esigenze di mobilità urbana e suburbana e parallelamente di fare tornare i servizi extraurbani alla loro originaria funzione. Ovviamente vanno particolarmente curate le modalità di interscambio tra i due tipi di servizi al fine di garantire rapide coincidenze, con una possibile modifica di orari e percorsi dei servizi extraurbani.



La rete: interscambi e coincidenze

- Già in fase di pianificazione il servizio viene progettato attorno ad alcune direttrici e a punti di interscambio ben delineati, con l'obiettivo di far percepire all'utente una rete e non singole linee.
- Tale approccio consente di offrire un'elevata copertura del territorio e di massimizzare la frequenza delle corse contenendo l'aumento dei costi chilometrici, grazie alla massima razionalizzazione dei servizi.
- Agili interventi su geometria delle fermate e viabilità agevolano e riducono i tempi di interscambio - evitando ad esempio di dovere attraversare la strada per raggiungere l'altro autobus - con notevoli benefici per utenti ed operatori.

Programma di esercizio: annuale e cadenzato

- Un rigido cadenzamento delle corse facilita la memorizzazione dei passaggi e agevola la creazione di coincidenze sistematiche per tutte le corse.
- Il programma di esercizio è annuale e comprende anche le eventuali corse non giornaliera o stagionali - anch'esse inserite nel medesimo cadenzamento.

Elevata frequenza delle corse e densità delle fermate

- La frequenza è almeno oraria, spesso a 30' per raggiungere una "massa critica" di offerta, necessaria per risultare attraente all'utenza.
- Un'elevata copertura delle zone abitative, commerciali, produttive e del tempo libero grazie a una fitta rete di fermate, posizionate





“dove servono” e non “dove rimane posto”, permette di offrire un servizio attraente anche su brevi distanze. Molte fermate sono poi di fatto utilizzate saltuariamente e non comportano effettivi aggravii sui tempi di percorrenza.

- Il rispetto dei tempi di percorrenza è eventualmente assicurato da mirati interventi viabilistici: spesso bastano poche decine di metri di corsia preferenziale o di zona a traffico limitato.

#### Mezzi moderni e tariffe attraenti

- L'impiego di vetture di dimensioni ottimali rispetto ai passeggeri trasportati, moderne ed ecologiche e con una livrea unitaria facilita il riconoscimento e l'apprezzamento del servizio.
- Il sistema tariffario prevede una tariffa unica a tempo per l'intera rete. L'uso dei Citybus è gratuito se in connessione con una corsa extraurbana o ferroviaria. Ciò facilita la funzione di adduzione e rende più attraente l'intero sistema di trasporto pubblico.

#### Informazione e marketing

L'offerta di mobilità deve essere venduta: offrire trasporto pubblico è molto più che “far girare degli autobus”. Un valido programma di esercizio è quindi una necessaria premessa, ma tale sforzo “hardware” a livello economico e organizzativo deve essere adeguatamente supportato con interventi “software” di informazione e promozione dei servizi.

Ciò è vero soprattutto in un contesto in cui l'elemento decisivo per la sostenibilità economica

del servizio è la capacità di catturare l'utenza occasionale (sia residente che turistica). Tale target di utenza ha da un lato un bisogno informativo maggiore rispetto all'utente pendolare (che invece conosce a memoria il servizio, usandolo regolarmente) e dall'altro dispone spesso di un'alternativa (il mezzo privato) e deve essere quindi persuaso ad utilizzare il mezzo pubblico (a differenza del pendolare che spesso non dispone di effettive alternative o ha notevole convenienza economica ad usare il mezzo pubblico).

Se la necessità informativa viene sottovalutata, anche un'offerta di trasporto teoricamente in grado di soddisfare le esigenze di mobilità non viene adeguatamente percepita ed utilizzata, con rilevanti costi diretti ed indiretti per l'Ente Appaltante e per la collettività.

L'obiettivo della strategia di informazione e marketing è stato quindi quello di portare il nuovo Citybus vicino all'utenza mettendola in grado di capire quasi automaticamente come funziona il servizio e come accedervi:

- Un brand immediato e internazionale, ripetuto nelle diverse località – anche in presenza di diversi operatori - per facilitare la riconoscibilità a livello provinciale.
- Prodotti informativi di base (libretti orari, mappa della rete, tabelle orario alle fermate, pagine internet) di immediata comprensione e con immagine grafica coordinata.
- Un'adeguata informazione sul territorio e attraverso i mezzi di informazione.
- Iniziative promozionali nel primo periodo di funzionamento per facilitare il contatto con gli utenti.





### Paline "veramente intelligenti"

Inoltre a Bressanone è stato installato per la prima volta in Italia il sistema di informazione dinamica alle fermate iquebe realizzato dalla società svizzera Precimation. Si tratta di paline "veramente intelligenti" in quanto la principale caratteristica di iquebe è proprio la capacità delle paline di dialogare direttamente con gli autobus e di elaborare e verificare autonomamente le previsioni di attesa. Grazie a questa gestione decentrata e ridondante delle informazioni, iquebe è in grado di offrire un maggiore grado di precisione e affidabilità a costi di installazione, gestione e comunicazione inferiori rispetto a sistemi di informazione tradizionali in cui le previsioni sono elaborate da un'elaboratore centrale.

Il software iquebe.center - installabile su un normale PC e accessibile anche in remoto - serve unicamente per la programmazione e il controllo degli indicatori iquebe ed è inoltre in grado di fornire una funzione AVL/AVM con un costante controllo dell'esercizio e informazioni statistiche

su puntualità e qualità del servizio fornito.

La modularità del sistema, la rapidità e semplicità di installazione e messa in servizio, la possibilità di scelta tra un'ampia gamma di indicatori consentono di offrire indicatori di fermata a costi ragionevoli per qualunque tipo di linea e rendono iquebe la soluzione ideale anche per piccoli network come i Citybus di Bressanone.

I vantaggi per l'utenza sono evidenti: l'informazione fornita è estremamente precisa e permette una migliore gestione dell'attesa e determina una riduzione della percezione di attesa e dello stress emotivo dovuto all'insicurezza sul prossimo passaggio.

### I risultati

L'introduzione dei servizi Citybus ha avuto un immediato successo di pubblico, superiore alle aspettative. E il successo iniziale si è rivelato duraturo. A Brunico l'utenza è da subito più che raddoppiata rispetto al servizio precedente, arrivando a triplicare in stagione turistica, a conferma del gradimento del servizio anche da parte degli ospiti. Nel complesso il Citybus di Brunico trasporta oltre 200mila passeggeri all'anno e si sta valutando la sostituzione dei minibus con autobus più capienti.

Nel complesso i servizi Citybus attivati negli ultimi 18 mesi hanno trasportato oltre un milione di passeggeri, che in molti casi sono stati tradotti in un maggiore utilizzo anche dei servizi di trasporto extraurbani.

Attraverso la particolare forma di esercizio mirata alla massima razionalizzazione del servizio si è confermata la possibilità di raggiungere un grado di copertura dei costi comparabile a servizi tradizionali anche con una stima molto prudente sul numero di passeggeri trasportati.

I vantaggi in termini di inquinamento (contributo alla riduzione di emissioni PM10 - evidente a Brunico e Bressanone) e di traffico con aumento della qualità della vita sono sotto gli occhi di tutti. In più i centri urbani minori si sono dotati di un servizio che ha riavvicinato i cittadini al trasporto pubblico e che costituisce un elemento di marketing turistico.

Il tutto può forse essere riassunto dalla Bandiera Verde assegnata nel 2006 da Legambiente alla Provincia di Bolzano ed ai comuni di Brunico e Bressanone per aver introdotto significativi ed innovativi miglioramenti al loro sistema di mobilità collettiva, in particolare istituendo il servizio Citybus.

