

Misura 1				
Ottimizzazione delle coincidenze ferroviarie a Tirano con orario cadenzato				
Settore	<input checked="" type="checkbox"/>	durata del viaggio	<input type="checkbox"/>	sistematica nell'orario
	<input type="checkbox"/>	numero di cambi	<input type="checkbox"/>	servizi / marketing
Attuazione	<input type="checkbox"/>	a breve termine (1-2 anni)		
	<input type="checkbox"/>	a medio termine (2-5 anni)		
	<input checked="" type="checkbox"/>	a lungo termine (oltre 5 anni)		
Attori coinvolti	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input checked="" type="checkbox"/>	Regione
	<input type="checkbox"/>	Circolo	<input type="checkbox"/>	Provincia
	<input checked="" type="checkbox"/>	imprese di trasporto CH	<input checked="" type="checkbox"/>	imprese di trasporto I

Descrizione
Premesse
L'attuale orario per la linea del Bernina prevede arrivi a Tirano ai minuti 12 e 21. Le partenze da Tirano avvengono ai minuti 40 e 50. A medio termine non vi saranno cambiamenti importanti. Si vorrebbero fissare gli arrivi al minuto 20 e le partenze al minuto 40. L'orario cadenzato da parte italiana prevede arrivi a Tirano al minuto 50 e partenze al minuto 10, ciò che significa che continueranno a esserci tempi d'attesa di 50 minuti.
Misura
Gli orari di FR e Trenitalia alla stazione di cambio di Tirano devono essere coordinati in modo tale che il viaggiatore abbia a disposizione tempi di coincidenza possibilmente attrattivi e brevi. Inoltre deve essere possibile sfruttare le coincidenze con tutte le linee collegate. Deve essere possibile una concatenazione regolare da ogni origine a ogni destinazione.
Presupposti e condizioni quadro
<ul style="list-style-type: none"> - Introduzione di un orario cadenzato sulle linee ferroviarie Milano - Tirano e Colico - Chiavenna - Introduzione dell'orario cadenzato sulla tratta del Bernina (orizzonte temporale 2030)

Effetti	
Conseguenze	
L'ottimizzazione delle coincidenze a Tirano comporterebbe una riduzione del tempo di coincidenza e accorcerebbe quindi anche la durata del viaggio. A Tirano i tempi di coincidenza o di attesa variano oggi tra i cinque e gli oltre 60 minuti. Per i collegamenti più frequenti essi sono tuttavia di ca. 35 minuti. A medio termine il tempo d'attesa ammonterà a 50 minuti. Se perciò le coincidenze venissero ottimizzate e se si ottenessero tempi di coincidenza realistici di ca. 10 minuti, la durata del viaggio si ridurrebbe di ca. mezz'ora. L'introduzione di un orario cadenzato e l'ottimizzazione delle coincidenze rafforzerebbero Tirano come punto nodale del trasporto pubblico nella Lombardia settentrionale.	
Difficoltà d'attuazione	
<input type="checkbox"/> facile <input type="checkbox"/> media <input checked="" type="checkbox"/> difficile	Entrambi i regimi d'orario sono basati sui nodi di Zurigo/Coira, risp. Milano. Sarà necessario pianificare con largo anticipo i sistemi di orario per garantire le coincidenze da un lato a Coira, risp. Milano e d'altro lato a Tirano.

Valutazione
Vantaggi
per gli attori coinvolti: <ul style="list-style-type: none"> - il miglioramento dell'offerta genera nuovi utenti
per i viaggiatori: <ul style="list-style-type: none"> - viaggio più breve di mezz'ora circa
Svantaggi
per gli attori coinvolti: <ul style="list-style-type: none"> - necessario pianificare in anticipo
per i viaggiatori: <ul style="list-style-type: none"> - nessuno
Valutazione globale
L'ottimizzazione delle coincidenze ferroviarie a Tirano con l'orario cadenzato è una misura adeguata che ha effetti sulla durata del viaggio. Per via dell'ampio orizzonte temporale per gli adeguamenti lungo la linea del Bernina, vale a dire fino al 2030, questa misura pare realizzabile solo a lungo termine. Qualora vi fossero ev. adeguamenti da parte italiana (p.es. treni supplementari), sarebbe anche possibile una realizzazione a medio termine.

Misura 2				
Ottimizzazione delle coincidenze a Chiavenna con orario cadenzato				
Settore	<input checked="" type="checkbox"/>	durata del viaggio	<input type="checkbox"/>	sistematica nell'orario
	<input type="checkbox"/>	numero di cambi	<input type="checkbox"/>	servizi / marketing
Attuazione	<input type="checkbox"/>	a breve termine (1-2 anni)		
	<input checked="" type="checkbox"/>	a medio termine (2-5 anni)		
	<input type="checkbox"/>	a lungo termine (oltre 5 anni)		
Attori coinvolti	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Regione
	<input checked="" type="checkbox"/>	Circolo	<input type="checkbox"/>	Provincia
	<input checked="" type="checkbox"/>	imprese di trasporto CH	<input type="checkbox"/>	imprese di trasporto I

Descrizione
<i>Premesse</i>
A Chiavenna i tempi di coincidenza o di attesa variano in maniera importante tra sette e quasi novanta minuti. In direzione di Milano questi variano tra quindici fino a un massimo di trenta minuti. In direzione opposta però, tranne che per un'eccezione, il tempo di coincidenza o di attesa minimo è di cinquanta minuti, che possono poi salire fino ai citati novanta minuti.
<i>Misura</i>
Gli orari di AutoPostale e Trenitalia alla stazione di cambio di Chiavenna devono essere coordinati in modo tale che il viaggiatore abbia a disposizione tempi di coincidenza possibilmente attrattivi e brevi. Inoltre deve essere possibile sfruttare le coincidenze con tutte le linee collegate. Deve essere possibile una concatenazione regolare da ogni origine a ogni destinazione.
<i>Presupposti e condizioni quadro</i>
Introduzione di un orario cadenzato sulle linee ferroviarie della Regione Lombardia.

Effetti	
<i>Conseguenze</i>	
L'ottimizzazione delle coincidenze a Chiavenna, con l'obiettivo di avere un tempo di coincidenza massimo di circa dieci minuti, ridurrebbe di circa venti minuti la durata del viaggio da St. Moritz a Milano.	
<i>Difficoltà d'attuazione</i>	
<input type="checkbox"/> facile <input checked="" type="checkbox"/> media <input type="checkbox"/> difficile	La difficoltà è media, dato che devono essere coordinati due sistemi di orario.

Valutazione
<i>Vantaggi</i>
per gli attori coinvolti: <ul style="list-style-type: none"> · il miglioramento dell'offerta genera nuovi utenti · nessun adeguamento necessario dell'attuale struttura delle linee di TP per i viaggiatori: <ul style="list-style-type: none"> · minore perdita di tempo dovuta a lunghi tempi di coincidenza e conseguente risparmio di tempo sulla durata del viaggio
<i>Svantaggi</i>
per gli attori coinvolti: <ul style="list-style-type: none"> · necessario pianificare in anticipo per i viaggiatori: <ul style="list-style-type: none"> · nessuno
<i>Valutazione globale</i>
L'ottimizzazione delle coincidenze a Chiavenna con l'orario cadenzato è una misura molto promettente, che porterà a riduzioni della durata del viaggio. L'orizzonte temporale non è tuttavia ancora noto, dato che sulla linea Colico - Chiavenna non esiste ancora un orario cadenzato. Per quanto riguarda le relative pianificazioni, si deve osservare che non devono manifestarsi svantaggi per gli utenti di AutoPostale in Svizzera.

Misura 3				
Accelerazione della linea di base Milano - Tirano				
Settore	<input checked="" type="checkbox"/>	durata del viaggio	<input type="checkbox"/>	sistematica nell'orario
	<input type="checkbox"/>	numero di cambi	<input type="checkbox"/>	servizi / marketing
Attuazione	<input type="checkbox"/>	a breve termine (1-2 anni)		
	<input checked="" type="checkbox"/>	a medio termine (2-5 anni)		
	<input type="checkbox"/>	a lungo termine (oltre 5 anni)		
Attori coinvolti	<input type="checkbox"/>	Cantone	<input checked="" type="checkbox"/>	Regione
	<input type="checkbox"/>	Circolo	<input type="checkbox"/>	Provincia
	<input type="checkbox"/>	imprese di trasporto CH	<input checked="" type="checkbox"/>	imprese di trasporto I

Descrizione
<i>Premesse</i>
Nella Regione Lombardia, le velocità medie indicate per un treno interregionale sono di 60 km/h minimo, di 75 km/h in media e di 78 km/h massimo. La velocità media attuale tra Tirano e Milano è di ca. 67 km/h, quindi al di sotto del valore medio.
<i>Misura</i>
Obiettivo di questa misura è un aumento della velocità media del treno interregionale sulla linea di base Milano - Tirano. L'obiettivo della Provincia di Sondrio è ridurre a un'ora e mezza la durata del viaggio Milano - Sondrio.
<i>Presupposti e condizioni quadro</i>
I presupposti dovrebbero essere dati con il raddoppio della tratta Milano - Lecco. Secondo le informazioni ricevute dalla Regione Lombardia, la società di gestione dell'infrastruttura ferroviaria italiana RFI (Rete Ferroviaria Italiana SpA) intende però sfruttare il raddoppio della linea Milano - Lecco soprattutto per stabilizzare gli orari, anziché per accelerare i treni.

Effetti	
<i>Conseguenze</i>	
L'aumento della velocità media auspicato dalla Provincia di Sondrio, significherebbe un guadagno di ca. 30 minuti sulla durata del viaggio Milano - Sondrio. Con una velocità media di 75 km/h è realistico un guadagno di 15 minuti.	
<i>Difficoltà d'attuazione</i>	
<input type="checkbox"/> facile <input type="checkbox"/> media <input checked="" type="checkbox"/> difficile	L'attuazione è difficile perché la RFI non intende accelerare questa tratta. Il tempo guadagnato dovrà essere utilizzato per stabilizzare gli orari.

Valutazione	
<i>Vantaggi</i>	
per gli attori coinvolti:	<ul style="list-style-type: none"> · genera nuovi utenti grazie a un collegamento più rapido · nessun adeguamento dell'attuale struttura delle linee ferroviarie
per i viaggiatori:	<ul style="list-style-type: none"> · risparmio di ca. 15-30 minuti sulla durata del viaggio Milano - Tirano
<i>Svantaggi</i>	
per gli attori coinvolti:	<ul style="list-style-type: none"> · nessuno
per i viaggiatori:	<ul style="list-style-type: none"> · nessuno
<i>Valutazione globale</i>	
L'aumento delle velocità sulla linea di base Milano - Tirano dovrebbe essere realizzabile in modo relativamente semplice dal punto di vista tecnico, dopo la realizzazione del raddoppio dei binari. Ciò significherebbe una riduzione della durata del viaggio fino a 30 minuti. In considerazione dell'atteggiamento per ora oppositivo della società di gestione dell'infrastruttura RFI, questa misura è tuttavia realizzabile al più presto a medio termine.	

Misura 4			
Treni supplementari sulla linea del Bernina (fuori orario cadenzato) con coincidenze ottimizzate a Tirano			
Settore	<input checked="" type="checkbox"/>	durata del viaggio	<input type="checkbox"/> sistematica nell'orario
	<input type="checkbox"/>	numero di cambi	<input type="checkbox"/> servizi / marketing
Attuazione	<input type="checkbox"/>	a breve termine (1-2 anni)	
	<input checked="" type="checkbox"/>	a medio termine (2-5 anni)	
	<input type="checkbox"/>	a lungo termine (oltre 5 anni)	
Attori coinvolti	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/> Regione
	<input checked="" type="checkbox"/>	Circolo	<input type="checkbox"/> Provincia
	<input checked="" type="checkbox"/>	imprese di trasporto CH	<input type="checkbox"/> imprese di trasporto I

<i>Descrizione</i>
<i>Premesse</i>
I lunghi tempi di coincidenza a Tirano, fino a 50 minuti, allungano la durata del viaggio. L'ottimizzazione delle coincidenze con l'orario cadenzato è attuabile soltanto a lungo termine. Dalle stime del potenziale supplementare per il trasporto pubblico è risultato che la richiesta varia fortemente a seconda della stagione e del giorno della settimana. In particolare nei fine settimana d'estate e d'inverno (in alta stagione) la richiesta raddoppia rispetto a una giornata tipo.
<i>Misura</i>
Per poter offrire al viaggiatore una buona offerta (capacità sufficiente) in questi periodi di punta e per ottimizzare così le coincidenze a Tirano è ipotizzabile l'impiego di treni supplementari. Questa offerta supplementare dovrebbe essere proposta nei principali periodi in cui viaggiano gli escursionisti e gli ospiti giornalieri. Questa misura è una soluzione provvisoria, fino all'ottimizzazione delle coincidenze con l'orario cadenzato.
<i>Presupposti e condizioni quadro</i>
<ul style="list-style-type: none"> · Capacità della linea · Disponibilità, risp. acquisto di materiale rotabile

<i>Effetti</i>	
<i>Conseguenze</i>	
I convogli che viaggiano fuori dell'orario cadenzato e sono coordinati con le coincidenze a Tirano riducono il tempo di coincidenza e quindi la durata del viaggio. Introducendo soltanto singoli treni ogni settimana (fine settimana) è possibile far fronte alla richiesta supplementare senza ridurre la qualità del viaggio. Questa offerta supplementare renderebbe più attrattivo il nodo di traffico di Tirano, permettendogli di consolidare la propria posizione.	
<i>Difficoltà d'attuazione</i>	
<input type="checkbox"/> facile <input checked="" type="checkbox"/> media <input type="checkbox"/> difficile	A seconda della capacità della linea, risp. del fabbisogno supplementare di materiale rotabile e di personale.

<i>Valutazione</i>	
<i>Vantaggi</i>	
per gli attori coinvolti:	<ul style="list-style-type: none"> · possibile senza adeguare l'attuale struttura delle linee di TP · genera nuovi utenti grazie al migliore collegamento nei periodi di punta
per i viaggiatori:	<ul style="list-style-type: none"> · minore durata del viaggio grazie a tempi di coincidenza più brevi · nessun sovraccarico della capacità, qualità del viaggio preservata
<i>Svantaggi</i>	
per gli attori coinvolti:	<ul style="list-style-type: none"> · costi supplementari
per i viaggiatori:	<ul style="list-style-type: none"> · nessuno
<i>Valutazione globale</i>	
Questa misura è una soluzione provvisoria, che durerà fino a quando potranno essere ottimizzate le coincidenze con l'orario cadenzato. È attuabile a medio termine, senza adeguare la struttura delle linee ferroviarie, tuttavia è probabilmente cara, a seconda del fabbisogno supplementare di materiale rotabile e di personale.	

Misura 5				
Bus senza fermata St. Moritz - Chiavenna (singoli bus fuori orario cadenzato)				
Settore	<input checked="" type="checkbox"/>	durata del viaggio	<input type="checkbox"/>	sistematica nell'orario
	<input type="checkbox"/>	numero di cambi	<input type="checkbox"/>	servizi / marketing
Attuazione	<input checked="" type="checkbox"/>	a breve termine (1-2 anni)		
	<input type="checkbox"/>	a medio termine (2-5 anni)		
	<input type="checkbox"/>	a lungo termine (oltre 5 anni)		
Attori coinvolti	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Regione
	<input checked="" type="checkbox"/>	Circolo	<input type="checkbox"/>	Provincia
	<input checked="" type="checkbox"/>	imprese di trasporto CH	<input type="checkbox"/>	imprese di trasporto I

<i>Descrizione</i>
<i>Premesse</i>
Da un lato il tempo di percorrenza attuale dell'autopostale attraverso il Passo del Maloja è determinato dal tracciato e dalla bassa velocità media a ciò associata, pari a 29 km/h. D'altro lato anche le numerose fermate lungo la linea rallentano il viaggio.
<i>Misura</i>
Per proporre al viaggiatore una buona offerta (durata del viaggio) in questi periodi di punta, oltre al trasporto regionale che effettua tutte le fermate sono ipotizzabili anche alcuni collegamenti diretti (nei periodi di maggiore richiesta e) con un'unica fermata a Maloja. Questa offerta supplementare dovrebbe basarsi sui principali periodi di traffico per tempo libero, escursioni e turismo (gite giornaliere Soglio/Chiavenna ed escursionisti) e sui migliori collegamenti a Chiavenna.
<i>Presupposti e condizioni quadro</i>
· ev. fabbisogno supplementare di veicoli e personale

<i>Effetti</i>
<i>Conseguenze</i>
Per una corsa diretta senza fermate o con fermata solo a Maloja sarebbe realistico un tempo di viaggio di 70 minuti, cosa che corrisponderebbe a una riduzione della durata del viaggio (rispetto alle corse normali) di oltre venti minuti.
<i>Difficoltà d'attuazione</i>
<input checked="" type="checkbox"/> facile
<input type="checkbox"/> media
<input type="checkbox"/> difficile

<i>Valutazione</i>
<i>Vantaggi</i>
per gli attori coinvolti: <ul style="list-style-type: none"> · possibile senza adeguare l'attuale struttura delle linee di autobus · genera nuovi utenti grazie al migliore collegamento nei periodi di punta
per i viaggiatori: <ul style="list-style-type: none"> · riduzione della durata del viaggio · nessun sovraccarico della capacità, qualità del viaggio preservata
<i>Svantaggi</i>
per gli attori coinvolti: <ul style="list-style-type: none"> · costi supplementari
per i viaggiatori: <ul style="list-style-type: none"> · nessuno
<i>Valutazione globale</i>
Anche con questa misura i viaggiatori devono ancora cambiare due volte, il collegamento sarebbe però più veloce rispetto alla normale corsa di autopostale. Inoltre, probabilmente la misura non è né eccessivamente complicata né eccessivamente cara.

Misura 6				
Treno diretto Milano - Chiavenna (singoli treni fuori orario cadenzato)				
Settore	<input checked="" type="checkbox"/>	durata del viaggio	<input type="checkbox"/>	sistematica nell'orario
	<input checked="" type="checkbox"/>	numero di cambi	<input type="checkbox"/>	servizi / marketing
Attuazione	<input type="checkbox"/>	a breve termine (1-2 anni)		
	<input type="checkbox"/>	a medio termine (2-5 anni)		
	<input checked="" type="checkbox"/>	a lungo termine (oltre 5 anni)		
Attori coinvolti	<input type="checkbox"/>	Cantone	<input checked="" type="checkbox"/>	Regione
	<input type="checkbox"/>	Circolo	<input type="checkbox"/>	Provincia
	<input type="checkbox"/>	imprese di trasporto CH	<input checked="" type="checkbox"/>	imprese di trasporto I

Descrizione
<i>Premesse</i>
Il viaggio da St. Moritz verso Milano con l'autopostale termina a Chiavenna, dove si prende il treno fino a Colico per poi cambiare nuovamente treno per Milano. In totale si cambia due volte.
<i>Misura</i>
Una possibilità sarebbe un treno diretto Milano - Chiavenna fuori dell'orario cadenzato, con coincidenza ottimizzata a Chiavenna. In questo modo non sarebbe necessario cambiare a Colico.
<i>Presupposti e condizioni quadro</i>
· ev. personale e materiale rotabile supplementare

Effetti	
<i>Conseguenze</i>	
Non dovendo più cambiare a Colico, i viaggiatori sulla tratta St. Moritz - Milano e oltre beneficerebbero di una riduzione della durata del viaggio. Con una coincidenza ottimizzata a Chiavenna, la durata del viaggio potrebbe in tal modo venire ridotta di ca. 30 minuti.	
<i>Difficoltà d'attuazione</i>	
<input type="checkbox"/> facile <input type="checkbox"/> media <input checked="" type="checkbox"/> difficile	Siccome Trenitalia è contraria a un treno diretto Milano - Chiavenna, l'attuazione va considerata difficile.

Valutazione globale e fattori che determinano il successo
<i>Vantaggi</i>
per gli attori coinvolti: <ul style="list-style-type: none"> · il miglioramento dell'offerta genera nuovi utenti per i viaggiatori: <ul style="list-style-type: none"> · non è più necessario cambiare a Colico · riduzione della durata del viaggio
<i>Svantaggi</i>
per gli attori coinvolti: <ul style="list-style-type: none"> · adeguamento dell'attuale struttura delle linee ferroviarie · costi supplementari per i viaggiatori: <ul style="list-style-type: none"> · nessuno
<i>Valutazione globale</i>
Con questa misura si possono ottenere una riduzione di ca. mezz'ora della durata del viaggio e l'eliminazione di un cambio. L'attuazione dovrebbe tuttavia essere difficile a causa dell'atteggiamento oppositivo di Trenitalia. A seconda del fabbisogno di materiale rotabile supplementare, la misura potrebbe risultare cara.

Misura 7				
Nuova linea di autobus lungo l'asse del Bernina (singoli autobus fuori orario cadenzato)				
Settore	<input checked="" type="checkbox"/>	durata del viaggio	<input type="checkbox"/>	sistematica nell'orario
	<input type="checkbox"/>	numero di cambi	<input type="checkbox"/>	servizi / marketing
Attuazione	<input checked="" type="checkbox"/>	a breve termine (1-2 anni)		
	<input type="checkbox"/>	a medio termine (2-5 anni)		
	<input type="checkbox"/>	a lungo termine (oltre 5 anni)		
Attori coinvolti	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Regione
	<input checked="" type="checkbox"/>	Circolo	<input checked="" type="checkbox"/>	Provincia
	<input checked="" type="checkbox"/>	imprese di trasporto CH	<input checked="" type="checkbox"/>	imprese di trasporto I

Descrizione
<i>Premesse</i>
L'attuale orario per la linea del Bernina prevede arrivi a Tirano ai minuti 12 e 21. Le partenze da Tirano avvengono ai minuti 40 e 50. A medio termine non vi saranno cambiamenti importanti. Si vorrebbero fissare gli arrivi al minuto 20 e le partenze al minuto 40. L'orario cadenzato da parte italiana prevede arrivi a Tirano al minuto 50 e partenze al minuto 10, ciò che significa che continueranno a esserci tempi d'attesa di 50 minuti.
<i>Misura</i>
Per evitare questi lunghi tempi d'attesa tra FR e Trenitalia, in determinati giorni e in determinati orari deve essere proposta una nuova linea di autobus da Tirano attraverso il Bernina, con coincidenze ottimizzate con Trenitalia a Tirano.
<i>Presupposti e condizioni quadro</i>
Il presupposto è costituito dal fabbisogno supplementare di veicoli e personale e da un'eventuale concessione per la linea.

Effetti
<i>Conseguenze</i>
Grazie ai tempi di coincidenza ottimizzati a Tirano e alla velocità superiore dell'autobus, i viaggiatori sulla tratta St. Moritz - Milano e oltre beneficerebbero di una riduzione della durata del viaggio. Con una coincidenza ottimizzata a Tirano, la durata del viaggio potrebbe in tal modo venire ridotta di ca. 80 minuti, nel caso in cui la corsa di autobus possa raggiungere una velocità media di 42 km/h.
<i>Difficoltà d'attuazione</i>
<input type="checkbox"/> facile <input checked="" type="checkbox"/> media <input type="checkbox"/> difficile

Valutazione globale e fattori che determinano il successo	
<i>Vantaggi</i>	
per gli attori coinvolti:	<ul style="list-style-type: none"> - il miglioramento dell'offerta genera nuovi utenti
per i viaggiatori:	<ul style="list-style-type: none"> - fino a 80 minuti di riduzione della durata del viaggio
<i>Svantaggi</i>	
per gli attori coinvolti:	<ul style="list-style-type: none"> - adeguamento dell'attuale struttura delle linee di autobus - costi supplementari - concorrenza strada-ferrovia nel TP
per i viaggiatori:	<ul style="list-style-type: none"> - nessuno
<i>Valutazione globale</i>	
L'attuazione di questa misura dovrebbe essere meno cara rispetto all'introduzione di convogli supplementari sulla linea del Bernina. Una riduzione della durata del viaggio fino a 80 minuti migliora notevolmente l'attrattiva del TP. Si manifestano costi supplementari e una indesiderata concorrenza tra strada e ferrovia nel trasporto pubblico, che sarà più o meno marcata a seconda della politica di pianificazione delle fermate.	

Misura 8				
Bus diretto St. Moritz - Colico (singoli bus fuori orario cadenzato)				
Settore	<input type="checkbox"/>	durata del viaggio	<input type="checkbox"/>	sistematica nell'orario
	<input checked="" type="checkbox"/>	numero di cambi	<input type="checkbox"/>	servizi / marketing
Attuazione	<input type="checkbox"/>	a breve termine (1-2 anni)		
	<input checked="" type="checkbox"/>	a medio termine (2-5 anni)		
	<input type="checkbox"/>	a lungo termine (oltre 5 anni)		
Attori coinvolti	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Regione
	<input checked="" type="checkbox"/>	Circolo	<input checked="" type="checkbox"/>	Provincia
	<input checked="" type="checkbox"/>	imprese di trasporto CH	<input checked="" type="checkbox"/>	imprese di trasporto I

<i>Descrizione</i>
<i>Premesse</i>
Il viaggio da St. Moritz verso Milano con l'autopostale termina a Chiavenna, dove si prende il treno fino a Colico per poi cambiare nuovamente treno per Milano. In totale si cambia due volte.
<i>Misura</i>
Una misura per ridurre il numero di cambi potrebbe essere il prolungamento della linea regolare fino a Chiavenna con un bus diretto St. Moritz - Colico fuori dell'orario cadenzato, con coincidenza ottimizzata a Colico. Questa offerta mira soprattutto al traffico transfrontaliero dei turisti nei periodi di punta, cosa che renderebbe superflue le numerose fermate tra St. Moritz e Chiavenna.
<i>Presupposti e condizioni quadro</i>
Il presupposto è costituito dal fabbisogno supplementare di veicoli e personale e da un'eventuale concessione per la linea.

<i>Effetti</i>
<i>Conseguenze</i>
Non dovendo più cambiare a Chiavenna, i viaggiatori sulla tratta St. Moritz - Milano e oltre beneficerebbero di una riduzione della durata del viaggio. Con una coincidenza ottimizzata a Colico, la durata del viaggio potrebbe venire ridotta di ca. 30 minuti, benché la linea di autobus tra Chiavenna e Colico sia più lenta rispetto alla linea ferroviaria.
<i>Difficoltà d'attuazione</i>
<input type="checkbox"/> facile <input checked="" type="checkbox"/> media <input type="checkbox"/> difficile

<i>Valutazione globale e fattori che determinano il successo</i>
<i>Vantaggi</i>
per gli attori coinvolti: <ul style="list-style-type: none"> · il miglioramento dell'offerta genera nuovi utenti per i viaggiatori: <ul style="list-style-type: none"> · non è più necessario cambiare a Chiavenna · fino a un'ora di riduzione della durata del viaggio
<i>Svantaggi</i>
per gli attori coinvolti: <ul style="list-style-type: none"> · adeguamento dell'attuale struttura delle linee di autobus · costi supplementari · concorrenza strada-ferrovia nel TP per i viaggiatori: <ul style="list-style-type: none"> · nessuno
<i>Valutazione globale</i>
Attuare questa misura dovrebbe essere meno difficile rispetto a quella che prevede un treno diretto Milano - Chiavenna. Una riduzione della durata del viaggio fino a un'ora migliora notevolmente l'attrattiva del TP. Si manifestano costi supplementari e una indesiderata concorrenza tra strada e ferrovia nel trasporto pubblico, che sarà più o meno marcata a seconda della politica delle fermate.

Misura 9			
Bus diretto St. Moritz - Milano (singoli bus fuori orario cadenzato)			
Settore	<input checked="" type="checkbox"/>	durata del viaggio	<input type="checkbox"/> sistematica nell'orario
	<input checked="" type="checkbox"/>	numero di cambi	<input type="checkbox"/> servizi / marketing
Attuazione	<input type="checkbox"/>	a breve termine (1-2 anni)	
	<input checked="" type="checkbox"/>	a medio termine (2-5 anni)	
	<input type="checkbox"/>	a lungo termine (oltre 5 anni)	
Attori coinvolti	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/> Regione
	<input checked="" type="checkbox"/>	Circolo	<input checked="" type="checkbox"/> Provincia
	<input checked="" type="checkbox"/>	imprese di trasporto CH	<input checked="" type="checkbox"/> imprese di trasporto I

<i>Descrizione</i>
<i>Premesse</i>
Il viaggio da St. Moritz verso Milano con l'autopostale termina a Chiavenna, dove si prende il treno fino a Colico per poi cambiare nuovamente treno per Milano. In totale si cambia due volte.
<i>Misura</i>
Questa misura si basa sulla misura 7, con il prolungamento della linea fino a Milano.
<i>Presupposti e condizioni quadro</i>
Il presupposto è costituito dal fabbisogno supplementare di veicoli e personale ed eventualmente dalla concessione per la linea.

<i>Effetti</i>
<i>Conseguenze</i>
I viaggiatori sulla tratta St. Moritz - Milano e oltre beneficerebbero del fatto di non dover più cambiare a Chiavenna e Colico. Ai viaggiatori potrebbe perciò venire offerto un collegamento diretto con solo poche fermate lungo la linea. Nonostante il collegamento diretto, la durata del viaggio non cambierebbe rispetto a oggi, dal momento che l'autobus è più lento rispetto alla ferrovia.
<i>Difficoltà d'attuazione</i>
<input type="checkbox"/> facile
<input checked="" type="checkbox"/> media
<input type="checkbox"/> difficile

<i>Valutazione globale e fattori che determinano il successo</i>
<i>Vantaggi</i>
per gli attori coinvolti: <ul style="list-style-type: none"> • il miglioramento dell'offerta genera nuovi utenti per i viaggiatori: <ul style="list-style-type: none"> • non è più necessario cambiare a Chiavenna e Colico • miglioramento del comfort (trasporto bagagli senza interruzioni)
<i>Svantaggi</i>
per gli attori coinvolti: <ul style="list-style-type: none"> • adeguamento dell'attuale struttura delle linee di autobus • costi supplementari • concorrenza strada-ferrovia nel TP per i viaggiatori: <ul style="list-style-type: none"> • nessuno
<i>Valutazione globale</i>
Questa misura è associata a un elevato comfort per i viaggiatori, dato che crea un collegamento diretto Engadina Alta - Lombardia. La concorrenza nel TP tra ferrovia e strada può venire ridotta attraverso una politica di pianificazione delle fermate consapevole. Costi supplementari per veicoli e personale.

Misura 10			
Orario cadenzato linee ferroviarie Milano - Tirano e Colico - Chiavenna			
Settore	<input type="checkbox"/>	durata del viaggio	<input checked="" type="checkbox"/> sistematica nell'orario
	<input type="checkbox"/>	numero di cambi	<input type="checkbox"/> servizi / marketing
Attuazione	<input checked="" type="checkbox"/>	a breve termine (1-2 anni)	
	<input type="checkbox"/>	a medio termine (2-5 anni)	
	<input type="checkbox"/>	a lungo termine (oltre 5 anni)	
Attori coinvolti	<input type="checkbox"/>	Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Regione
	<input type="checkbox"/>	Circolo	<input type="checkbox"/> Provincia
	<input type="checkbox"/>	imprese di trasporto CH	<input checked="" type="checkbox"/> imprese di trasporto I

Descrizione
<i>Premesse</i>
Sulle linee Milano - Tirano e Colico - Chiavenna non vi è l'orario cadenzato.
<i>Misura</i>
Questa misura prevede l'introduzione di un orario cadenzato sulle linee ferroviarie Milano - Tirano e Colico - Chiavenna, ed è già prevista. La Regione Lombardia intende introdurre a tappe su tutto il territorio orari cadenzati simmetrici per il traffico ferroviario. Con il cambio di orario 2008/09, la linea Milano - Tirano potrebbe avere un orario cadenzato. Il pre-supposto è costituito dalla conclusione entro giugno 2008 del raddoppio della linea Milano - Lecco. Sarà però anche determinante l'orario di Cisalpino 2009.
<i>Presupposti e condizioni quadro</i>
<ul style="list-style-type: none"> · conclusione del raddoppio della linea Milano - Lecco · orario Cisalpino 2009

Effetti
<i>Conseguenze</i>
La facilità di memorizzazione dell'orario e l'attrattiva del trasporto pubblico vengono notevolmente migliorate grazie a un orario cadenzato.
<i>Difficoltà d'attuazione</i>
<input type="checkbox"/> facile <input checked="" type="checkbox"/> media <input type="checkbox"/> difficile

Valutazione
<i>Vantaggi</i>
per gli attori coinvolti: <ul style="list-style-type: none"> · migliore coordinamento dei due orari (CH e I) per i viaggiatori: <ul style="list-style-type: none"> · maggiore facilità di memorizzazione dell'orario
<i>Svantaggi</i>
per gli attori coinvolti: <ul style="list-style-type: none"> · necessità di pianificare in anticipo per i viaggiatori: <ul style="list-style-type: none"> · nessuno
<i>Valutazione globale</i>
L'orario cadenzato quale importante strumento del trasporto pubblico fa già oggi parte di molti sistemi di trasporto e semplifica il viaggio. Questa misura è già stata decisa.

Misura 11**Orario cadenzato linee di autobus della provincia di Sondrio**

Settore	<input type="checkbox"/> durata del viaggio	<input checked="" type="checkbox"/> sistematica nell'orario
	<input type="checkbox"/> numero di cambi	<input type="checkbox"/> servizi / marketing
Attuazione	<input type="checkbox"/> a breve termine (1-2 anni)	
	<input type="checkbox"/> a medio termine (2-5 anni)	
	<input checked="" type="checkbox"/> a lungo termine (oltre 5 anni)	
Attori coinvolti	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Regione
	<input type="checkbox"/> Circolo	<input checked="" type="checkbox"/> Provincia
	<input type="checkbox"/> imprese di trasporto CH	<input checked="" type="checkbox"/> imprese di trasporto I

Descrizione*Premesse*

Le linee di autobus nelle regione di Sondrio sono orientate principalmente a un'utenza di scolari e studenti. Di conseguenza, al di fuori degli orari richiesti da questo gruppo di utenti le corse sono piuttosto rare. Non esiste ancora un orario cadenzato.

Misura

Questa misura mira all'introduzione di un orario cadenzato per linee di autobus (selezionate) nella provincia di Sondrio, e a rendere così possibile un migliore coordinamento tra gli orari degli autobus e delle ferrovie.

Presupposti e condizioni quadro

- orario cadenzato delle linee ferroviarie Tirano - Milano e Colico - Chiavenna
- fabbisogno supplementare di veicoli e personale

Effetti*Conseguenze*

A Tirano potrebbero venire ottimizzate le coincidenze tra le linee di autobus e le due linee ferroviarie. Grazie agli orari cadenzati delle linee di autobus con l'ottimizzazione delle coincidenze, Tirano verrebbe ulteriormente consolidata nella sua posizione di nodo di traffico.

Difficoltà d'attuazione

- facile
 media
 difficile

Valutazione globale e fattori che determinano il successo*Vantaggi*

- per gli attori coinvolti: · migliore coordinamento dei due orari (CH e I)
per i viaggiatori: · maggiore facilità di memorizzazione dell'orario

Svantaggi

- per gli attori coinvolti: · necessità di pianificare in anticipo
 · costi supplementari
per i viaggiatori: · nessuno

Valutazione globale

L'orario cadenzato quale importante strumento del trasporto pubblico fa già oggi parte di molti sistemi di trasporto e semplifica il viaggio. Agevola il viaggiatore nella pianificazione del viaggio, grazie alla facilità di memorizzare gli orari. L'introduzione dell'orario cadenzato comporta tuttavia costi aggiuntivi per veicoli supplementari e personale.

Misura 12**Miglioramento dei servizi/del marketing**

Settore	<input type="checkbox"/>	durata del viaggio	<input type="checkbox"/>	sistematica nell'orario
	<input type="checkbox"/>	numero di cambi	<input checked="" type="checkbox"/>	servizi / marketing
Attuazione	<input checked="" type="checkbox"/>	a breve termine (1-2 anni)		
	<input type="checkbox"/>	a medio termine (2-5 anni)		
	<input type="checkbox"/>	a lungo termine (oltre 5 anni)		
Attori coinvolti	<input type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Regione
	<input type="checkbox"/>	Circolo	<input type="checkbox"/>	Provincia
	<input checked="" type="checkbox"/>	imprese di trasporto CH	<input checked="" type="checkbox"/>	imprese di trasporto I
	<input checked="" type="checkbox"/>	Tourismusverbände CH	<input checked="" type="checkbox"/>	Tourismusverbände I

Descrizione**Premesse**

Un ostacolo che impedisce di prendere anche soltanto in considerazione il trasporto pubblico per il traffico transfrontaliero è costituito dall'utilizzo in parte complicato del TP. Biglietti differenti, un sistema tariffale incomprensibile e i diversi orari inducono sovente il viaggiatore a rinunciare al TP.

Misura

Questo ostacolo può venire ridotto tramite miglioramenti dei servizi all'origine e alla destinazione e attraverso un marketing mirato.

Per questo è necessario offrire un pacchetto globale. La commercializzazione di un tale prodotto dovrebbe avvenire tramite un marketing adeguato. Ad esempio un viaggio da Milano a St. Moritz, contraddistinto da un nome specifico, potrebbe includere i punti seguenti:

- un unico biglietto per l'intera tratta e per tutte le imprese di trasporto interessate
- un orario nel quale sia descritto il viaggio
- il trasporto dei bagagli dall'origine alla destinazione
- biglietto per il TP nel luogo di destinazione
- integrazione degli impianti di risalita
- riduzioni per eventi culturali o sportivi

Un'immagine unitaria di questa offerta (determinati colori, un logo, ecc.) la rende riconoscibile e agevola il viaggio. Inoltre, l'offerta di un pacchetto globale deve comunicare chiaramente all'ospite già in anticipo che nel luogo di destinazione delle sue vacanze non avrà bisogno di un proprio veicolo e che avrà a disposizione sufficienti possibilità per essere mobile, come una buona rete di TP, car-sharing, noleggio di biciclette, ecc.

Presupposti e condizioni quadro

Questa misura presuppone una buona collaborazione di tutti gli attori interessati. Gli esperti di marketing degli enti turistici dovrebbero elaborare insieme alle imprese di trasporto un concetto che rappresenti un prodotto ottimale per il turista nel perimetro di studio.

Effetti**Conseguenze**

Con l'offerta di un "pacchetto globale", a partire da un orario unitario e da un unico biglietto per l'intero viaggio fino al trasporto diretto dei bagagli dall'origine alla destinazione, vengono stabiliti importanti presupposti per accrescere l'attrattiva del trasporto pubblico. Questa offerta viene pubblicizzata in modo mirato con argomenti come i vantaggi del TP (niente colonne, niente stress, arrivo a destinazione rilassati, elevata sicurezza soprattutto d'inverno) e con l'aspetto ecologico.

Difficoltà d'attuazione

- | | | |
|-------------------------------------|-----------|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> | facile | Nel caso di una buona collaborazione, l'attuazione è semplice. Non è necessario sviluppare un nuovo prodotto, basta combinare diversi servizi sotto un nome comune. Questa misura è tuttavia associata a un elevato bisogno di coordinamento. |
| <input checked="" type="checkbox"/> | media | |
| <input type="checkbox"/> | difficile | |

<i>Valutazione</i>	
<i>Vantaggi</i>	
per gli attori coinvolti:	<ul style="list-style-type: none">· una percentuale superiore di viaggiatori che fa uso del trasporto pubblico· vengono generati nuovi utenti· sviluppo delle destinazioni turistiche in Engadina Alta e in Lombardia
per i viaggiatori:	L'offerta di un pacchetto globale facilita al viaggiatore l'utilizzo del TP e abbassa la soglia che ne frena l'utilizzo. Il cliente acquista un prodotto (pacchetto globale) e riceve così diversi servizi a un prezzo globale. Viene in tal modo meno il fastidio di doversi occupare separatamente di ogni tappa del viaggio.
<i>Svantaggi</i>	
per gli attori coinvolti:	<ul style="list-style-type: none">· onere di allestire una strategia di marketing per offrire il pacchetto globale· elevata necessità di coordinamento
per i viaggiatori:	<ul style="list-style-type: none">· nessuno
<i>Valutazione globale</i>	
Le indagini svolte nell'ambito del progetto "Freizeitverkehr" di TopSwiss e il microcensimento 2005 mostrano che il miglioramento del comfort del TP, al quale puntiamo con questa misura, è considerato importante dagli utenti del TIM, sensibili al comfort, e che in questo modo è possibile accrescere l'attrattiva del TP. Lo sviluppo di simili offerte richiede la collaborazione degli enti turistici e delle imprese di trasporto.	