

EDITORIALE

TPL: passato e futuro della mobilità

I cambiamenti appaiono sempre più veloci, radicali e imprevedibili. Chi avrebbe detto, ancora pochi anni fa, che le banche svizzere avrebbero accusato grosse perdite, che l'industria automobilistica avrebbe avuto un crollo nelle vendite, che a livello mondiale avremmo incontrato una crisi finanziaria ed occupazionale paragonabile a quella della fine degli anni Venti? Chi avrebbe previsto che, improvvisamente, saremmo stati indotti ad essere più prudenti nell'uso dell'energia e dei veicoli di trasporto privati, dimostrando così più sensibilità alle problematiche ambientali ed economiche?

Ebbene, tutto ciò sta avvenendo e in ogni cittadino si fa sempre più strada una mentalità nuova, sia in campo economico che ambientale e, in particolare, nella mobilità. Mai come oggi tutti sono impegnati nel favorire la mobilità pubblica, l'utilizzo sensato delle energie e il rispetto dell'ambiente. L'intento è rendere la mobilità pubblica più attrattiva. Nuove linee, veicoli più moderni e confortevoli, personale meglio formato, sistemi di informazione più dinamici e facili da consultare, coincidenze migliori: sono elementi che favoriscono un maggior utilizzo delle ferrovie, delle tranvie e degli autobus. Le statistiche dimostrano che i tassi di crescita annuale sono, in molti casi, a due cifre.

Gli operatori di trasporto pubblico sono impegnati a sviluppare l'offerta per far fronte alla domanda, assumendo personale supplementare, acquistando nuovi veicoli e impianti atti ad ottimizzare il più possibile l'esercizio. Anche la TPL ha fatto un grosso passo avanti sul finire del 2008, assumendo ben 20 nuovi autisti ed acquistando 11 autobus, per potenziare una linea (la linea 4 / Centro-Loreto-Cornaredo-Canobbio) e crearne una nuova (linea 16 / Besso-Muzzano). I risultati di trasporto, già dopo pochi mesi di esperienza, si stanno rivelando molto interessanti.

Per i prossimi anni – con l'apertura della galleria Veduggio-Cassarate, ma anche dopo – sono in programma altre soluzioni di potenziamento del trasporto pubblico, in funzione di una mobilità nuova nell'agglomerato.

La TPL è pronta a sostenere nel tempo questa positiva evoluzione, ma è in tutti noi che deve continuare a crescere la consapevolezza che mobilità non è sinonimo di automobile, bensì di scelta intelligente del mezzo di trasporto.

ing. Giorgio Marconi, direttore

LE ULTIME NOVITÀ



Dal dicembre scorso la TPL, con la sua nuova linea 4, assicura il collegamento con corse ogni 15 minuti tra Canobbio e il centro città, passando dalla Stazione FFS e da Loreto, e servendo in particolare il Centro scolastico di Trevano. Oltre 700 sono i giovani che, giornalmente, utilizzano le corse della TPL su questa linea!

Novità sui servizi di trasporto

- Prime esperienze sulle linee 4 e 16, entrate in esercizio il 14.12.2008
- Informazioni alle fermate TPL: progetto in via di sviluppo
- Rimessa di Ruggi: gli spazi sono ormai esauriti!

Novità sul parco veicoli

- Prime esperienze con i nuovi autobus MB Citaro
- Nuovi autobus midi Hess in arrivo
- Autobus del futuro: quali tecnologie?

Notizie e curiosità in breve

- Autista di trasporto pubblico: una professione allettante?
- Arrivi e partenze
- Domande & Risposte

IMPRESSUM

Trasporti Pubblici Luganesi SA • **Direzione:** via Maraini 46 • 6963 Lugano-Pregassona
Tel. 058 866 72 42 • Fax 058 866 72 34 • info@tplsa.ch

Informazioni e vendita: ufficio abbonamenti, corso Pestalozzi • Lugano • Tel. 058 866 72 24

● Prime esperienze sulle linee 4 e 16,**entrate in esercizio il 14.12.2008**

L'anno scorso, con un impegno notevole e in poco tempo, la TPL ha organizzato il potenziamento della linea 4 e l'introduzione della nuova linea 16, con l'assunzione di ben 20 nuovi collaboratori e l'acquisto di 11 autobus, la modifica della segnaletica alle fermate, la ristampa di cartina e orari, nonché la riprogrammazione del sistema automatico di gestione dei servizi.

Tutto per il 14 dicembre, ma nelle ultime settimane c'è stata una serie di verifiche di funzionamento, rese assai impegnative da nevicate e da un inverno molto rigido.

I risultati sono globalmente molto positivi, anche se alcuni «aggiustamenti» si rivelano opportuni.

Per la linea 4, la preoccupazione riguardava difficoltà di transito nelle ore mattutine, nel periodo in cui centinaia di giovani devono essere trasportati dalla Stazione FFS a Trevano. Orbene, i problemi costatati si sono rivelati inferiori al previsto, tanto da risultare riserve nei tempi di percorso. Le manovre di carico e scarico degli utenti, alla Stazione e a Trevano, avvengono senza problemi e anche sul tragitto tutto funziona regolarmente.

Il transito degli autobus sarà ancora più agevole con la conclusione dei lavori per la realizzazione della nuova corsia riservata ai mezzi pubblici, prevista per l'inizio di aprile.

Per quanto riguarda la linea 16, i risultati di trasporto sono superiori al previsto, imponendo sin dall'inizio l'uso di autobus midi (circa 50 posti). Nei giorni di scuola, la media di utenti per corsa è di poco inferiore alle 10 unità, con punte superiori ai 40 passeggeri. In assenza degli studenti, i volumi calano del 50%, tuttavia va rilevato che la linea è in servizio solo da alcuni mesi, ovvero c'è ancora un importante potenziale di crescita da parte della popolazione residente nello «scoprire» nel tempo i vantaggi del collegamento pubblico con la zona della Stazione, da dove – mediante la funicolare della Stazione – è poi possibile raggiungere in pochi minuti il centro storico di Lugano, oppure, con le vetture della linea 3 che transitano ogni 10 minuti, il terminale centrale.

● Informazioni alle fermate TPL:**un progetto in via di sviluppo**

La TPL ha rinnovato, due anni fa, il sistema di gestione degli autobus in esercizio, così da consentire alla centrale operativa di monitorare la posizione esatta delle vetture in ogni istante e di indicare costantemente agli autisti il loro anticipo o ritardo rispetto all'orario pianificato di passaggio alle fermate. Il nuovo sistema consente una gamma di prestazioni, come la registrazione dell'orario reale di transito consultabile a posteriori in caso di reclami, la possibilità di contattare in ogni istante gli autisti sia con messaggi acustici che scritture, la verifica dalla centrale dello stato del veicolo (velocità di transito, stato delle porte), la possibilità di comunicare in diretta in casi di emergenza, ecc. In futuro si punterà sulla coincidenza tra le corse delle varie linee e sul comando delle fasi semaforiche, per dare priorità all'autobus solo nel caso in cui è in ritardo rispetto all'orario. Un'applicazione importante concerne l'informazione dinamica, alla fermata, dell'orario di partenza. Ne sono equipaggiate, con grandi pannelli, le fermate principali del centro città, nonché una trentina di altre fermate importanti con pannelli di più piccole dimensioni, posati sopra i distributori automatici di biglietti.

Non tutti gli utenti, però, sono in chiaro sul signifi-

ficato dei tempi forniti dai pannelli informativi: siccome gli autobus avanzano con il normale flusso del traffico, i minuti indicati sono riferiti all'orario di partenza dalla fermata alla quale si è in attesa, sempre ipotizzando che il tratto percorso dall'autobus non presenti ostacoli particolari. Nel caso in cui un improvviso ostacolo (come un autoveicolo privato in fase di manovra) impedisca all'autobus di avanzare, l'indicazione sul pannello rimane comunque immutata. L'informazione alla fermata non è perciò sempre esatta, risultando influenzata da eventi che impediscono agli autobus di proseguire. Questa soluzione, inevitabile quando i veicoli pubblici non dispongono ovunque di un sito proprio, è stata adottata nelle aziende e città con un sistema di gestione. Evidentemente, la centrale operativa si accorge subito se un autobus ha difficoltà a transitare e quindi interviene in suo aiuto, organizzando l'intervento di agenti di polizia.

La TPL prevede di dotare ulteriori fermate dei pannelli informativi. La decisione avverrà nella seconda metà dell'anno, in relazione alle scelte sulla sostituzione o modifica degli attuali distributori di biglietti per far fronte alle necessità della futura Comunità tariffale integrale.

● Rimessa di Ruggi:**gli spazi sono ormai****esauriti!**

Con i recenti potenziamenti del parco veicoli, la rimessa di Ruggi ha ormai esaurito le sue possibilità di contenimento. Progettata negli anni '70 per ospitare 60 autobus a due assi, oggi ne accoglie ben 56, di cui 23 a tre assi, grazie alla soluzione di parcheggiare quelli di piccole dimensioni (midi e mini) al primo piano. Per i futuri potenziamenti del parco veicoli la TPL è quindi alla ricerca di nuove soluzioni, che spera di trovare nell'ambito delle superfici di parcheggio P+R previste nella zona di Cornaredo e che saranno realizzate nei prossimi anni, in concomitanza con l'apertura al traffico della nuova galleria Vedeggio-Cassarate.



NOVITÀ

sul parco veicoli

Prime esperienze con nuovi autobus MB Citaro

Ben 20 gli autobus Mercedes Benz Citaro di ultima generazione, entrati in servizio sul finire del 2008. A tutt'oggi hanno già percorso complessivamente circa 350.000 km, a piena soddisfazione dei conducenti e dei servizi tecnici, ma anche e soprattutto degli utenti. Le nuove macchine si rivelano assai più silenziose e confortevoli delle precedenti, con il vantaggio di avere caratteristiche di emissione che rispecchiano gli ultimi sviluppi della tecnica.

L'affidabilità dei nuovi autobus promette bene, visto che – nel periodo di garanzia – le necessità di intervento si sono rivelate minime.

Nel frattempo, per far fronte alle esigenze imposte dai potenziamenti di esercizio del dicembre scorso, sono state ordinate ulteriori 6 vetture dello stesso tipo, che entreranno in servizio entro la fine di questo mese.

La TPL dispone di un parco veicoli moderno, efficiente e rispettoso dell'ambiente: è la miglior premessa per contribuire, al meglio, alle necessità di mobilità della popolazione luganese.



Nuovi autobus midi Hess in arrivo

I tre autobus midi, ordinati lo scorso anno, sono in dirittura di arrivo, essendo in fase di ultimazione alla carrozzeria Hess di Bel-lach (Canton Soletta).

I servizi tecnici hanno seguito le diverse fasi di costruzione, con visite mirate a verificare i dettagli e la qualità della costruzione, per ottenere veicoli di ottima fattura e di massima affidabilità.

I nuovi autobus – destinati alle linee 11 (Ruvigliana), 12 (Brè) e 16 (Muzzano) – saranno dotate di pavimento ribassato nella parte anteriore, di 33 posti a sedere, di un apposito alloggiamento per una carrozzella e con la parte posteriore del tetto munita di un lunotto in vetro per ammirare il... cielo.

È una novità che, certamente, sarà apprezzata dagli utenti locali e dai turisti.



Autobus del futuro: quali tecnologie?

Da otto anni la TPL ha rinnovato il parco veicoli abbandonando la trazione elettrica, sulla base soprattutto di motivazioni d'ordine economico. Un autobus a motore Diesel è infatti economicamente più vantaggioso, gode di maggiore affidabilità (perché costruito in grande serie), ha un impiego più flessibile e – grazie ai notevoli progressi tecnici – è sempre meno inquinante. Con l'eliminazione del filobus, la TPL ha potuto ridurre i costi di manutenzione, il numero di veicoli e il personale addetto alla manutenzione. In servizio l'autobus si rivela, oltretutto, anche più veloce.

A livello nazionale e internazionale il numero di aziende che ricorrono a veicoli filoviari è rimasto quasi immutato negli ultimi anni, tuttavia alcune hanno provveduto ad acquistare nuovi filobus in sostituzione di quelli vecchi. Un'interessante evoluzione riguarda il servizio tramviario, che – in diversi centri urbani – è stato nuovamente introdotto, in considerazione dei vantaggi offerti in termini di capacità di trasporto. Molte società di trasporto pubblico hanno una parte dei veicoli con motori a gas naturale (metano), che si rivelano più delicati e più cari nell'impiego rispetto a quelli con motore diesel. A livello di emissione, tali autobus non emettono del particolato, ma hanno un rendimento leggermente inferiore e purtroppo non sono molto interessanti circa le emissioni, siccome le stesse non risultano migliori rispetto a quelle dei motori diesel di ultima generazione. L'industria sta lavorando parecchio nel ricercare soluzioni per il futuro, specie nel campo della trazione ibrida, in attesa che si possa disporre

della tecnica delle celle a combustibile a prezzi accettabili. Nel primo caso, la trazione è assunta di norma da motori elettrici, che prendono l'energia da batterie e poi – quando queste esauriscono la loro carica – da generatori di corrente mossi da piccoli motori termici a regime costante, che utilizzano gas naturale o carburante diesel. Nel caso invece delle celle a combustibile, alla trazione elettrica – già sviluppata per gli autobus ibridi – si aggiunge la sostituzione delle batterie tradizionali con celle che trasformano l'idrogeno in energia elettrica, con un processo chimico inverso rispetto a quello dell'elettrolisi. Questa tecnologia richiede ancora una fase di ricerca e di sviluppo, contando su idrogeno a basso prezzo utilizzando energia eolica. La trazione elettrica è assai interessante nel servizio di trasporto urbano, con accelerazione migliore rispetto ai motori a combustione, il che offre notevoli vantaggi quando il servizio prevede fermate ravvicinate, ovvero continue frenate e successive accelerazioni. Un altro vantaggio importante riguarda l'assenza di emissioni e la silenziosità di marcia. La TPL segue con attenzione gli sviluppi in questo campo ed è disponibile ad adottare nuove tecnologie al momento in cui i veicoli saranno sufficientemente affidabili e il maggior costo risulterà sopportabile.



● Autista di trasporto pubblico: una professione allettante?

Nell'autunno 2008, sono stati assunti ben 18 nuovi autisti e altri inizieranno l'attività ancora nel corso della primavera. La TPL non ha incontrato difficoltà nel reclutare persone interessate, considerando anzi che parecchi candidati disponevano addirittura delle licenze di condurre per autobus. Essere autista di trasporto pubblico non richiede soltanto la guida

dell'autobus in modo ineccepibile, ma occorre garantire sicurezza e comfort ai passeggeri e rispettare le potenzialità tecniche del mezzo. Molto importante è peraltro il contatto con i passeggeri, dimostrandosi sempre accoglienti e gentili, anche se lo stress del lavoro causa spesso tensione e nervosismo.

Il buon autista di trasporto pubblico deve impegnarsi nel servire al meglio la clientela, nonostante le difficoltà determinate dal traffico urbano (spesso intasato) e dal comportamento di tanti utenti della strada, che – in presenza dell'autobus – spesso dimenticano le esigenze di questo servizio. Occorre prevedere ed anticipare le situazioni, evitando difficoltà, discussioni o addirittura incidenti.

L'impegno professionale di un autista della TPL, in questo senso, è notevole: il lavoro

si svolge sull'arco di tutta la settimana, con turni irregolari di lavoro che iniziano spesso prima delle ore 6 e finiscono poco prima della mezzanotte. L'irregolarità dei turni porta a cambiare spesso l'orario dei pasti e del riposo, penalizzando i rapporti familiari siccome difficilmente il ritmo del coniuge e dei figli corrisponde a quello del papà autista. Non vi sono però soltanto aspetti negativi: chi scopre questa professione, sa di avere tempo libero quando gli altri di regola sono al lavoro, apprezza il sistema di lavoro e il contatto con il pubblico, nonché la sicurezza del posto di lavoro. Anche il clima aziendale gioca un ruolo molto importante. La formazione continua e la qualifica annuale sono elementi importanti per gestire i rapporti tra le diverse funzioni, e la politica di gestione portata avanti negli anni dalla Direzione sta dando interessanti risultati.

● Arrivi e partenze

All'inizio di aprile 2009, la TPL aveva 162 dipendenti e – nel corso degli ultimi tre mesi dell'anno – si sono registrati questi cambiamenti:

- **ci hanno lasciato per meritata quiescenza:**
 - Orlando Limonta, addetto distributori automatici
 - Giuseppe Crucillà, autista

- **ci hanno lasciato per altri motivi:**
 - Giuseppe Filocamo, autista
 - Stefano Sessa, autista

- **hanno iniziato l'attività:**
 - Luciano Basoni, autista
 - Tommaso Berletti, autista
 - Sandro Bonomi, autista
 - Rocco Cannito, autista
 - Albino Cito, autista
 - Miroslav Cosic, autista
 - Svetlan Cupic, operaio
 - Alessio Gianella, autista
 - Giuseppantonio Lardieri, autista
 - Miodrag Marinovic, autista
 - Stefano Mentasti, autista
 - Dragan Milanovic, autista
 - Boban Milutinovic, autista
 - Marjan Mirnik, autista
 - Mladjenovic Aleksandar, autista
 - Giuseppe Munnia, autista
 - Remo Notarfrancesco, autista
 - Raffaele Palumbo, autista
 - Michele Ponzio, autista
 - Alfredo Rafanelli, autista

Ai nuovi arrivati, in particolare ai promossi, i migliori auguri di molte soddisfazioni nella professione, mentre a chi ci ha lasciato un futuro sereno e in buona salute!

● Domande & risposte

Continua la pubblicazione di risposte a domande tipiche, giornalmente rivolte ai collaboratori aziendali e che riflettono aspettative e talvolta esperienze negative fatte dai nostri utenti.

Perché gli autobus transitano talvolta in anticipo alle fermate?

«Nella pianificazione degli orari ci si basa su tempi medi di percorso, misurati attentamente e adeguati a valori di esperienza. Le situazioni di traffico e l'affluenza di utenza, e cioè l'effettuazione delle fermate, condizionano però molto la velocità media di avanzamento sulla linea e negli orari di poco traffico è facile che il conducente costati – sull'apposito indicatore che ha sul cruscotto – di essere in anticipo. Egli è tenuto allora a rallentare un pochino, allungando il tempo di manovra alle fermate. Così facendo, rientra nell'orario pianificato ed evita di transitare troppo presto alle fermate, ma talvolta ciò suscita reazioni negative negli utenti a bordo del veicolo, che sono impazienti di arrivare alla meta. Capita inoltre talvolta che l'autobus sia in ritardo per difficoltà di traffico o di altra natura e – con le frequenze ravvicinate, tipiche delle linee urbane – viene talvolta considerato non in ritardo, bensì in anticipo sulla corsa seguente...»

Per questo motivo, la TPL sta introducendo progressivamente dei pannelli informativi alle fermate per indicare l'orario di partenza della prossima corsa».

Come faccio a pagare il biglietto del bus se non ho moneta?

«I distributori di biglietti dispongono di tre forme di pagamento: la moneta spicciola, la carta CASH e la BUScard TPL. La soluzione più pratica è quella che permette di evitare l'utilizzo della moneta – che, tra l'altro, consente anche all'azienda di contenere i suoi costi di esercizio – in quanto il trattamento della moneta impone una serie di attività, di controlli e di costi.

Caricare la propria carta bancaria con un importo (il limite massimo CASH è di fr. 300) è veramente un'operazione molto semplice e rapida, ma anche disporre di una BUScard (ne esistono da fr. 10, 20 e 30) è molto pratico e conveniente, in quanto l'importo di cui si dispone è superiore a quello pagato (ad eccezione della BUScard da fr. 10). Inoltre, alla restituzione di carte esaurite per un importo di fr. 100, si riceve gratuitamente una BUScard del valore di fr. 10».

Perché, quando vi è poca utenza, non vengono messe in servizio vetture più piccole?

«Questa operazione è interessante nella misura in cui si dispone di vetture di più piccola dimensione e la manovra di sostituzione del veicolo non impone percorsi a vuoto. In effetti, nel servizio serale e festivo ben difficilmente si vedranno in servizio autobus articolati. La TPL non ha però convenienza ad aumentare il suo parco veicoli con un certo numero di veicoli di piccola dimensione, in quanto verrebbero utilizzati solo raramente. Non bisogna dimenticare che più dei 2/3 dei costi aziendali sono dati dagli oneri di personale e che questi ultimi non cambiano se gli autisti in servizio guidano autobus di piccole dimensioni».