L'INTERVISTA

FRANCO GRECO*

«La sfida più dura? Il Piano viario, ma abbiamo vinto»

Il direttore presto in pensione racconta 25 anni di bus in città

GIORGIA RECLARI

Dalla funicolare agli autobus passando per... le barche. I mezzi di trasporto sono stati al centro della carriera di Franco Greco, che si dice a tutti gli effetti «un luganese DOC» perché nella sua città ci è nato e ha vissuto. Dopo un periodo di 11 anni alla testa della Funicolare Monte Brè, gli ultimi venticinque li ha trascorsi nell'azienda Trasporti pubblici luganesi, guidandola attraverso non poche sfide - il Piano viario in primis - e contribuendo a farla crescere e modernizzare. Nel marzo dell'anno prossimo, al compimento dei 60 anni, lascerà il volante per godersi la pensione e i suoi numerosi hobby. Lo abbiamo incontrato per ripercorrere questo quarto di secolo ricco di cambiamenti e per gettare uno sguardo al futuro: quello dell'azienda, della città, ma anche quello personale, dove i progetti non mancano.

«Elettrico, ibrido, gas? La via per ridurre l'impatto ambientale è ancora lunga»

Com'era Lugano venticinque anni fa, quando ha iniziato alla direzione dell'allora Azienda comunale dei trasporti (ACTL)?

«Era tutto diverso: la sensibilità verso il mezzo pubblico non era quella di oggi e le sfide da affrontare erano tante. Lugano era sì all'avanguardia in Ticino, perché era l'unica città ad avere un'azienda di trasporto pubblico come l'ACTL, ma circolavano mezzi di trasporto di tutti i generi e i veicoli erano antiquati (autobus e filobus avevano più di trent'anni). Inoltre per ogni cambiamento le discussioni duravano mesi perché l'azienda aveva bisogno di un processo decisionale che spesso si scontrava con i tempi della politica. Così nel 2000 si è deciso di creare la SA, attuale TPL.

Quali sono state le prime novità introdotte?

«Uno dei primi temi affrontati è stato l'abbandono dei filobus e il rinnovo del parco veicoli. Abbiamo acquistato autobus moderni, con pavimenti ribassati e aria condizionata».

Sono stati eliminati i filobus che funzionavano a elettricità, ma non si cerca di promuovere le energie alternative anche per i mezzi pubblici: vista con gli occhi oggi la decisione non appare un errore?

«Il filobus è un concetto obsoleto, eliminato quasi ovunque perché ha costi sproporzionati: i veicoli costano il doppio degli autobus, le linee aeree sono antiestetiche, la manutenzione molto costosa e appena c'è un problema viario vanno sostituiti con autobus normali».

Quindi come si sta muovendo la TPL per ridurre l'impatto ambientale dei veicoli?

«Oggi abbiamo autobus con motore diesel «Euro 6», possiamo dire che siamo a un livello bassissimo di emissioni inquinanti. La tendenza in molte città è di scegliere gli ibridi, ma Lugano, a causa della conformazione geografica «a catino» non è adatta né all'elettrico attuale, che con i dislivelli consuma troppo, né all'Ibrido, che in salita passa subito al diesel. Il gas è un'opzione interessante ma in generale la sfida dell'alternativa al petrolio è ancora da risolvere».

Tornando al passato, quali altre tappe importanti ha vissuto in questi venticinque anni alla testa della TPL?

«Abbiamo costruito Tofficina nuova a Pregassona, dove ora ci occupiamo della manutenzione veicoli anche per Autopostale e Navigazione (i bus). TPL ha poi ripreso il mandato di gestione della Funicolare monte Brè e delle Ferrovie luganesi FLP. Più recentemente, nel 2012, abbiamo rinnovato tutti i distributori automatici in concomitanza con l'introduzione della Comunità tariffale Ticino e Moesano (Arcobaleno). Non è stato semplice: abbiamo dovuto implementare 170 distributori in due giorni e organizzare tutta l'informazione agli utenti. Ma questo è niente in confronto

all'altra grande sfida del 2012: il Piano viario».

Sono trascorsi tre anni: che bilancio si può trarre dell'introduzione del PVP per i trasporti pubblici a Lugano? Un miglioramento o un peggioramento della situazione?

«La nuova viabilità cittadina ci ha fatto compiere un salto di qualità»

«Questa avventura ha permesso a TPL di compiere un salto di qualità. Abbiamo potenziato le linee e siamo stati ripagati subito dalla risposta degli utenti, che hanno raggiunto quote inimmaginabili in precedenza. Il rapporto 2014 parla di oltre 12 milioni di passeggeri, con un aumento superiore al 5% rispetto all'anno precedente. Ma all'inizio è stata dura».

Personalmente come ha vissuto l'estate «rovente» del 2012?

«È stata davvero una sfida e un'incognita fino all'ultimo. Abbiamo dovuto potenziare le linee, modificare i percorsi da un giorno all'altro, formare il personale, rivoluzionare i turni. Poi avevamo preventivamente acquistato nove vecchi articolati e la domanda che ci facevamo era: avremo fatto bene? Saranno troppi? O troppo pochi? La pressione era altissima, da parte dei media e del pubblico, soprattutto a causa delle difficoltà iniziali. Poi all'inizio erano in moltissima a dire che si stava sbagliando tutto, che si sarebbe dovuto tornare indietro. I dubbi erano tanti e nei primi giorni anche il mal di stomaco, perché continuavano a emergere problemi, dalla segnaletica non adeguata ai semafori regolati male, alle informazioni carenti che generavano disguidi e caos. Ora posso dire che l'operazione è stata un successo per noi, ma non affronterei un'altra volta tutto questo!».

Adesso funziona tutto?

«Il servizio sì: abbiamo una buona puntualità, ma con i semafori ancora non ci siamo. Ci sono attese davvero poco comprensibili».

Ora che ha superato la tempesta e che tutto sembra andare per il meglio, come mai ha deciso di lasciare il timone fra pochi mesi?

«Sono convinto che sia giusto andarsene quando la situazione è stabile e si hanno ancora le forze per occuparsi di altro. Non è comunque facile lasciare dopo venticinque anni un'azienda dove ho sempre lavorato bene, molto solida dal punto di vista finanziario, organizzativo e tecnico. Ho avuto una carriera interessante che mi ha permesso di vivere in prima persona momenti importanti che hanno portato TPL a essere leader nel trasporto pubblico ticinese. Sono orgoglioso di averci lavorato».

Sarà compito di chi verrà dopo di lei proseguire su questa strada. Ma secondo lei come dovrebbe essere la Lugano del futuro dal punto di vista della mobilità?

«Lascio quando ho ancora le forze per dedicarmi agli hobby e al volontariato»

«Lugano ha fatto una scelta coraggiosa e vincente quando ha deciso di preservare il centro dal traffico. Ormai bisogna dimenticarsi di tornare a bere l'aperitivo posteggiando in piazza della Riforma. È un concetto che appartiene al passato. L'anno prossimo tornerà in funzione la funicolare della stazione, più moderna e capiente, poi nei prossimi anni arriverà il Tram, un ulteriore mezzo per portare le persone in centro senza automobili. Intanto saranno sviluppate nuove tecnologie più efficienti ed ecologiche per i veicoli. Spero infine che un giorno anche il lungolago diventi parzialmente pedonalizzato».

Concretamente quali consigli o raccomandazioni vuole fare al suo successore?

«Di tenere duro: TPL è un'azienda di una certa dimensione con oltre 200 dipendenti, è sempre sotto gli occhi di tutti. Spero che nei prossimi anni possa crescere ancora sviluppando maggiori sinergie con le altre aziende di trasporti pubblici. Non si deve per forza andare verso la creazione di un'unica realtà, come auspicano alcuni, ma ottimizzare le collaborazioni per offrire un servizio ancora migliore a livello di orari, coincidenze e gestione. Bisognerebbe lavorare coordinati da un unico ente che operi in tale direzione».

Che cosa farà una volta in pensione?

«Ho tanti interessi cui dedicarmi: mi piace la nautica, sia sul mare e che sul lago. Amo viaggiare e vorrei fare il giro delle capitali europee. Poi c'è l'altra mia passione che continuerò a seguire: l'hockey (fino all'anno scorso era membro del CdA dell'HCL, *n.d.r.*). Ma vorrei anche mettere a disposizione la mia esperienza: trovo interessante la nuova piattaforma creata dalla Città per la ricerca di volontari e mi piacerebbe dare il mio contributo».

SODDISFAZIONI

«Sono orgoglioso di avere lavorato per TPL, un'azienda solida dal punto di vista finanziario, organizzativo e tecnico».
(Foto Maffi)

* Direttore Trasporti pubblici luganesi SA

KAUPPA.ch
SEGUI LO SCONTO
Sconti straordinari
dal 50% al 70%
SCARICA LA APP KAUPPA
Cogliere gli sconti è ancora più comodo, veloce e pratico.
App Store
Google play
Un'iniziativa del CORRIERE DEL TICINO
Potete beneficiare dell'offerta solo presentando il buono (coupon) riceuto per e-mail dopo aver perfezionato l'acquisto sul portale www.kauppa.ch

BENESSERE
Massaggio completo
DESCRIZIONE
durata 50 minuti
+ depilazione gambe, inguine e ascelle
PREZZO PIENO 150.– Chf
SCONTO 50 %
OFFERTA ESCLUSIVA KAUPPA 75.– Chf
L'Alfa & L'Omega
Studio di Podologia ed Estetica
Via Comacini 8, Chiasso