Franco Greco

"Il PVP? Ci ha fatto disperare…"

Il direttore della TPL, prossimo alla pensione, svela tutto sul trasporto pubblico: "Aspettate 15 minuti l'autobus e poi ne vedete arrivare due insieme? Ecco perché…"

Tempo di vacanze in Ticino. Non per Franco Greco, direttore della TPL, che si prepara a lasciare la TPL dopo 25 anni di onorato servizio in direzione della stessa. Un quarto di secolo dove il trasporto pubblico luganese è cresciuto molto, affrontando con successo diverse sfide, tra cui il famigerato PVP…

Franco Greco, direttore della TPL, è arrivato il momento della pensione…
Dopo 25 anni in direzione lascio tranquillo una bella azienda. Ho vissuto anni importanti per il trasporto pubblico luganese, dal passaggio al filobus all'autobus ma soprattutto il passaggio da azienda municipalizzata a società anonima nel '99. Una decisione molto importante che ha permesso alla TPL di raggiungere un'altra dimensione, sviluppandosi in maniera più veloce e dinamica.

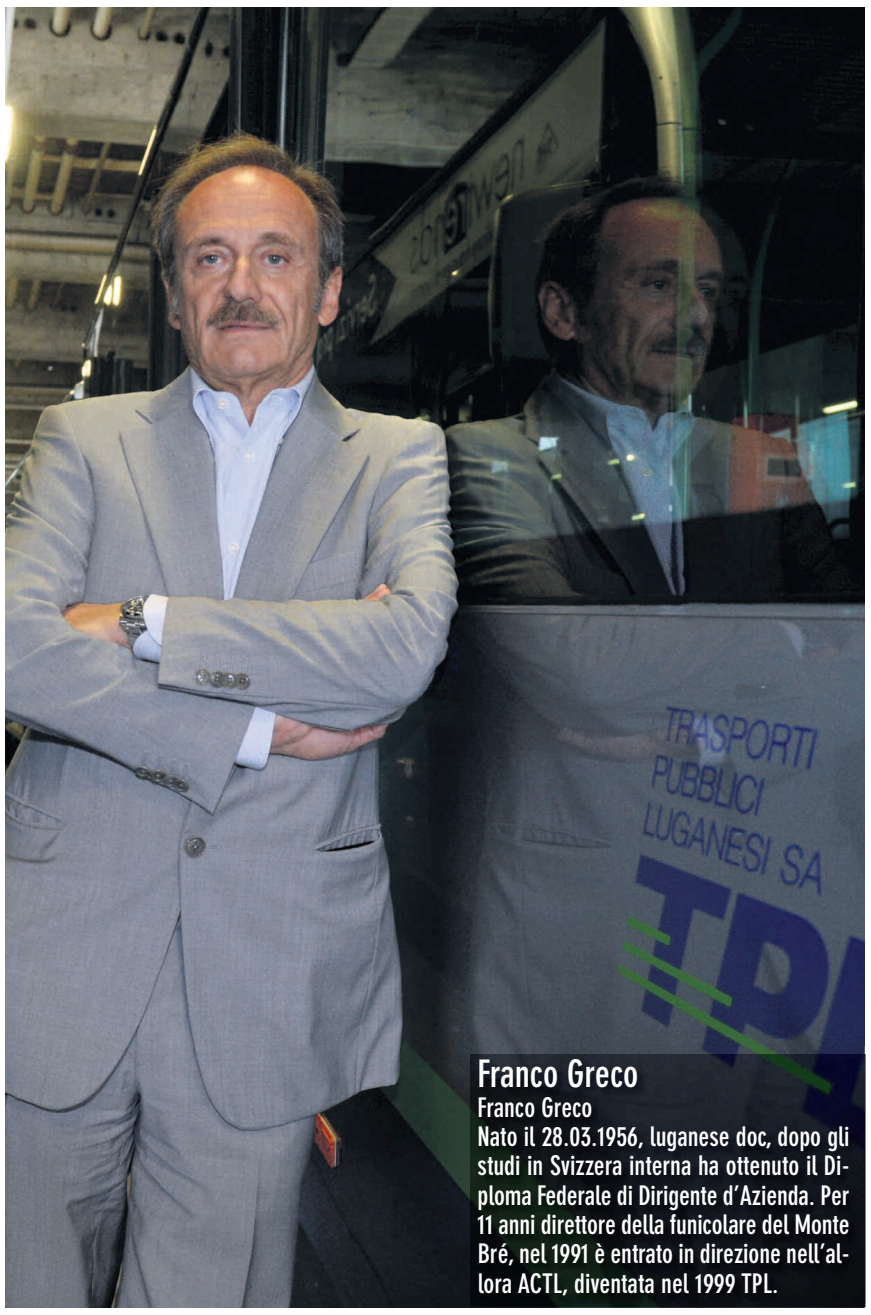
Cosa ha permesso questo passaggio a SA?
L'iter decisionale è ovviamente più veloce, così in pochi anni abbiamo realizzato il Park&Ride, la pensilina Botta, abbiamo rinnovato e aumentato la flotta e le linee. Inoltre abbiamo creato delle strutture che, oltre a garantire una manutenzione ottimale ai nostri mezzi, ci permettono di lavorare per terzi.

Com'è stato in questi anni il rapporto con la Città?
Ottimo. La città ha sempre sostenuto l'azienda e ne è orgogliosa. Se è vero che una città la si giudica dal trasporto pubblico, senza falsa modestia Lugano è sicuramente una leader in questo settore. Prima della costituzione della SA il peso della Tpl era sostenuto interamente dalla città, ma adesso è stato sgravato, con il coinvolgimento di altri enti come il Cantone, che adesso ha il 35% del capitale sociale.

La Tpl è cresciuta di pari passo a Lugano?
Direi di sì. Mentre la città si ingrandiva, in tutti i sensi, la Tpl è stata chiamata a migliorare la propria efficienza e aumentare l'utenza. Dal 2000 abbiamo un aumenta costante di passeggeri, potenziando quindi orari e linee, penso ad esempio a quella tra la stazione e l'Università, facendoci arrivare nel 2014 a 14milioni di utenze. Non sono proprio poche… Le aggregazioni ovviamente ci hanno chiamato a un'ulteriore sfida.

Non solo le aggregazioni: negli ultimi anni a far parlare è stato il PVP…
Devo ammettere che ci ha causato non pochi mal di pancia… Peraltro il Piano Viario è stato introdotto mentre stavamo cambiando il piano tariffale a seconda delle zone. Sono stati mesi da impazzire, letteralmente!

Come avete preparato gli autisti?
Anche questo è stato un bel cinema… Dato che non potevano provare le nuove linee per strada, altrimenti sarebbero andati contromano, abbiamo dovuto usare un simulatore per imparare le nuove tratte. Ma dalla carta alla pratica vera e propria la differenza è notevole. Inoltre abbiamo dovuto assumere 20 nuovi autisti.



Franco Greco
Franco Greco
Nato il 28.03.1956, luganese doc, dopo gli studi in Svizzera interna ha ottenuto il Diploma Federale di Dirigente d'Azienda. Per 11 anni direttore della funicolare del Monte Bré, nel 1991 è entrato in direzione nell'allora ACTL, diventata nel 1999 TPL.

Quale ritiene sia stato il maggior difetto del PVP?
I semafori, senza ombra di dubbio. Qualche difficoltà iniziale era prevedibile, ma non di tale portata. Credo che anche i municipali di competenza siano rimasti spiazzati dalle promesse non mantenute di questi semafori "intelligenti". Poi è mancata totalmente l'informazione: noi abbiamo dovuto ricorrere alle hostess alle fermate perché abbiamo visto che la situazione stava diventando davvero complicata. Permettetemi una critica: l'informazione generale è stata cannata…

Adesso il PVP funziona?
Le cose sono certamente migliorate. Non siamo ancora al top, soprattutto per quanto riguarda i semafori, ma la puntualità è migliorata. Noi stiamo monitorando tutto dalla nostra centrale di Balestra che permette di controllare tutti gli autobus e vediamo un notevole miglioramento. Ma è stata dura nei primi mesi per i nostri autisti far fronte a tutte le lamentele dei passeggeri, quando in realtà erano impotenti. La svolta è stata a dicembre 2012, quando abbiamo cambiato gli orari.

Dopo il PVP, un altro ostacolo: gli arredi urbani installati proprio in queste settimane…
Non credo ci daranno fastidio, avevo chiesto rassicurazioni in merito e mi hanno garantito che non saranno d'intralcio. Al di là delle polemiche, devo dire che per il Municipio è stato un atto di coraggio questa direzione volta a preservare il centro dal traffico.

Non c'è un surplus di aziende di trasporto pubblico in Ticino, che alzano inevitabilmente i costi per il contribuente?
Utopicamente, è bello parlare di sinergie e fusioni tra aziende. Ma nella realtà spesso questa è una scusa più burocratica che pratica. E non risolve i problemi ad esempio legati ai costi del trasporto pubblico. A mio parere, trovo che i veri risparmi debbano essere negli acquisti di materiale, ad esempio di carburante, gomme e veicoli che se fatti insieme possono portare notevoli vantaggi. Io credo che questo debba essere il primo passo che un lavoro sinergico a breve termine e anzi invito Zali, che si è mostrato ministro di grande concretezza, a un ragionamento su questo tema utilizzando i mandati di prestazione annuali. Poi nel medio termine è anche giusto fare considerazioni di fusione e ottimizzazione delle aziende, tenendo presenti le esigenze degli azionisti delle varie società e nel rispetto della storia delle stesse.

A proposito di Zali, cosa ne pensa della tassa di collegamento per i grandi generatori di traffico?
Una mossa coraggiosa, l'unico modo per riprendere in mano una situazione che sta palesemente degenerando. Posso capire i malumori di alcuni imprenditori, chiamati a un contributo finanziario, ma la priorità è rendere di nuovo vivibili certe zone.

…Certe zone che spesso sono periferiche alle città. Come sono servite dalla Tpl?
Stiamo cercando di garantire il miglior servizio possibile ma indubbiamente dobbiamo fare di più. E anche la città sostiene questa nostra volontà. Le recenti difficoltà finanziarie hanno rallentato questo processo, ma è una delle priorità della Tpl e del Municipio di Lugano. Soprattutto in alcune zone dove abbiamo ricevuto segnalazioni di utenti scontenti e per i quali stiamo cercando delle soluzioni nel breve termine.

Una curiosità che si chiedono spesso molti passeggeri: com'è possibile che si aspetta il bus per 15 minuti e poi ne arrivano due insieme?
E' una cosa che succede soprattutto nelle ore di punta, quando un bus è bloccato dal traffico, o magari da un incidente, e allora quello successivo riesce a sopraggiungere. Oppure a volte vediamo dalla centrale che c'è bisogno di un bus supplementare, quando viene immesso magari si trova vicino a un bus che fa la stessa linea…

Cosa succede quando un autista si rivela particolarmente scorbutico?
Di solito quando riceviamo una segnalazione in questo senso, facciamo subito un'inchiesta interna per capirne le cause. Abbiamo anche le videocamere interne che ci permettono di capire se c'è stata qualche dinamica particolare. Il comportamento degli autisti è una cosa a cui prestiamo particolare attenzione, però voglio spezzare una lancia a loro favore: spesso si ritrovano ad essere dei veri e propri parafulmini di fronte a clienti scontenti, che qualche volta esagerano con le parole. Sono essere umani e, se vengono insultati gravemente, la loro reazione può essere comprensibile. Ma ripeto, il nostro impegno è di offrire il miglior servizio possibile anche sotto questo aspetto.

Come si godrà la pensione?
Mi godrò il lago e il mare. E ovviamente Lugano, che amo girare… a piedi, con lunghe passeggiate!

MATTIA SACCHI