

Gtt, la mosca bianca del trasporto locale con il bilancio in utile

RETE, POLIZZE, DIPENDENTI: UNA SPENDING REVIEW DA 80 MILIONI PER ESSERE PRONTI ALLA PRIVATIZZAZIONE, CHE PERÒ LA NUOVA AMMINISTRAZIONE NON HA PIÙ IN AGENDA

Paolo Griseri

Torino

Riuscire a fare un utile, per quanto poco più che simbolico, guidando una società di trasporto pubblico locale in Italia è una di quelle imprese che riescono a pochi. Walter Ceresa, presidente e ad della torinese Gtt, può vantare questo primato. Realizzato «nonostante i tagli continui ai versamenti da parte degli enti pubblici» che hanno firmato con Gtt i contratti di servizio. Abbastanza clamoroso il caso della linea di metropolitana, per ora unica, che unisce la periferia ovest a quella sud attraversando il centro storico. Inaugurata nel 2006, in occasione dei giochi olimpici invernali, è stata poi prolungata sostanzialmente raddoppiando il percorso. Nei fatti però l'Agenzia per la mobilità ha continuato a erogare a Gtt lo stesso finanziamento legato alle percorrenze del tratto originario. Conseguenze della crisi economica che, a cascata, dallo Stato centrale ha finito per prosciugare le casse degli enti locali. Con il risultato che Gtt ha accumulato un cre-

dito di 80 milioni nei confronti degli enti locali. Cifra pesante per una società che fattura 450 milioni e ha un mol di 49. Eppure, malgrado la zavorra, al centro di una trattativa con i debitori, i conti sono in attivo.

Come avete fatto? «Abbiamo tagliato i costi. In due anni siamo riusciti a ridurli di 80 milioni». Come dire l'ammontare del credito. Con alcune operazioni molto incisive: «Innanzitutto abbiamo ricontrattato il rapporto con le società assicurative». I premi sono stati quasi dimezzati: costavano in tutto 11 milioni di euro, costano oggi 6. È stato contrattato un sistema premiale sulla falsariga del bonus-malus che si applica agli automobilisti: meno incidenti si verificano sulla rete e più si abbassa il costo assicurativo. Un'altra voce di spesa che è stata ridotta è quella del personale. Negli ultimi anni sono stati messi in pensione, in alcuni casi anticipata, circa 400 dipendenti. Al loro posto sono stati assunti lo scorso anno 89 giovani: «Avevamo l'esigenza di un ricambio. Non assumevamo dal 2012», dice il presidente.

La terza operazione di contenimento dei costi riguarda la razi-

onalizzazione della rete: «Lo schema dei trasporti torinesi è sostanzialmente simile a quello disegnato nel 1982. Nel frattempo la città è molto cambiata». Ad esempio, verranno eliminate alcune fermate giudicate ridondanti perché troppo vicine tra di loro. Su uno dei tram a maggiore percorrenza il taglio di 12 fermate su oltre 60 farà risparmiare un milione l'anno in minore utilizzo di materiale rotabile e riduzione delle spese per il personale e la manutenzione.

Tutto questo è stato fatto anche per arrivare con i conti in ordine a quella privatizzazione, sia pur parziale, che la giunta Fassino aveva più volte ipotizzato. Oggi la nuova amministrazione di Chiara Appendino sembra invece intenzionata a mantenere interamente pubblica la società dei trasporti.

Quali sono le prospettive per il futuro? «La nostra intenzione è quella di continuare a crescere per ripartire i costi di funzionamento su una dimensione maggiore», dice Ceresa. E fa l'esempio delle ferrovie locali che attraversano il nodo di Torino. Oggi Gtt ne gestisce due. L'idea è di ri-

levare dalle Fs anche le altre 6, «magari - ipotizza Ceresa - con un altro partner industriale». In questo modo Gtt quintuplicherebbe i chilometri ferroviari coperti e governerebbe tutto il sistema delle ferrovie locali torinesi. Un secondo punto di sviluppo è legato alla realizzazione della seconda linea di metropolitana che, insieme al passante ferroviario, finirebbe per completare le principali esigenze di trasporto della città. Questione molto dibattuta in campagna elettorale. Non solo per le promesse di Appendino su non ancora precisate modifiche di percorso ma anche perché la prima linea oggi in funzione ha dimostrato quanto sia forte l'effetto di valorizzazione dei quartieri che il treno sotterraneo si porta dietro.

Il potenziale di crescita si realizzerà al meglio quando verrà realizzato il completamento del collegamento ferroviario tra il centro di Torino e l'aeroporto di Caselle. Già oggi Gtt gestisce la tratta ma manca il binario che dovrebbe arrivare alle stazioni centrali. La prospettiva, anche senza privatizzazione, sembra insomma incoraggiante.