

1,4  
milioni

le «bippature» degli abbonamenti Gtt durante una settimana

92  
linee

Di tram e bus fanno parte della rete di trasporto urbano gestito da Gtt

120  
milioni

I fondi necessari per mettere in sicurezza nel breve periodo Gtt

## Retrosceca

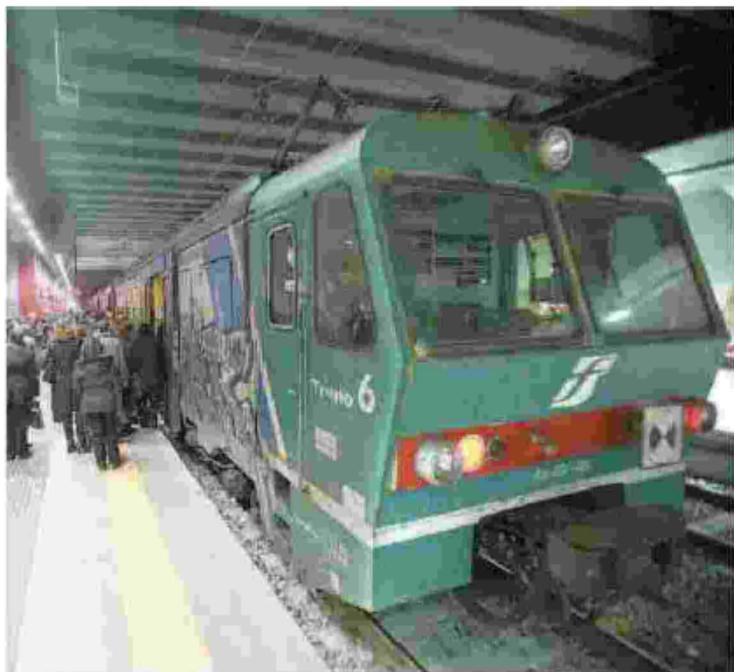
MAURIZIO TROPEANO

**P**er il «piano industriale di Gtt, di cui parleremo quando sarà pronto questo è un passo importante che permette di fare le cose bene, una cosa positiva in un momento difficile dell'azienda». Walter Ceresa, amministratore delegato dell'azienda dei trasporti non può che legare presente e futuro dell'azienda perchè non è stata ancora trovata la quadra, non tanto politica quanto economica, per realizzare l'operazione di salvataggio dell'azienda. Nel breve periodo servono più o meno 120 milioni, la metà li mette la Regione il resto lo deve trovare il Comune di Torino. E ieri, presentando la prima fase di riorganizzazione del trasporto locale, l'assessore Maria Lapietra, ha messo un paletto: la città non ha alcuna intenzione di cedere a privati quote della società.

Nelle scorse settimane il vicepresidente della Giunta regionale, Aldo Reschigna, confermando la volontà di salvare Gtt aveva anche sottolineato la necessità di interventi per rendere più sicura l'operazione ipotizzando la necessità di un aumento di capitale da realizzare attraverso la collocazione sul mercato. Ipotesi respinta dall'assessore: «Siamo cercando di risolvere la questione con i fondi pubblici di comune, regione e governo».

Per l'assessore c'è tempo fino alla fine dell'anno per trovare una soluzione ma diventa difficile convincere la Regione a stanziare altri fondi e il governo ad intervenire. Quel che è certo, però, è che la Città punta molte delle sue carte sulla possibilità che Gtt alleata con Arriva, società controllata dalle ferrovie tedesche, vinca il dialogo competitivo con Trenitalia per aggiudicarsi la gestione del nodo di Torino. Non è un caso che tra gli

**Opzioni diverse**  
Non è ancora stato trovata una soluzione per salvare l'azienda



REPORTERS

Le risorse per il salvataggio dell'azienda dei trasporti

# La Città: Gtt resta pubblica Ma in caso di piano B pronte le ferrovie tedesche

obiettivi della seconda fase del piano di riorganizzazione della rete Gtt che sarà avviata nel 2019, si punta al potenziamento dell'intermodalità gomma-ferro con collegamenti ai maggiori poli di interscambio della rete urbana, suburbana ed extraur-

Siamo partner industriali e facciamo il tifo perché Gtt resti pubblica ma in caso di piano B siamo pronti

**Angelo Costa**  
amministratore delegato di Arriva (ferrovie tedesche)

bana. In quel piano il servizio ferroviario metropolitano è concepito come una seconda linea della metro con l'interconnessione con l'aeroporto di Caselle, il collegamento con Orbassano e l'apertura delle stazioni di Dora e Zappata.

La procedura del dialogo competitivo gestita dall'Agenzia della mobilità è in corso e Angelo Costa, il numero 1 di Arriva Italia, si augura «che dal nuovo piano industriale possa uscire una Gtt rafforzata in grado di dare un forte supporto alla nostra alleanza». E Giuseppe Proto che si occupa del dossier ferroviario sottolinea: «Siamo più che mai concentrati sulle gare e non siamo coinvolti in alcuna operazione di

salvataggio». Arriva, insomma, fa il tifo per una Gtt pubblica con cui, per altro, ha già collaborato con «successo» sul trasporto extraurbano. Senza dimenticare, appunto, l'eventuale partecipazione diretta alla gestione del servizio ferroviario metropolitano. È chiaro, però, che se i primi due tasselli di questo mosaico non fossero sufficienti per il salvataggio e il Comune, alla fine, dovesse mettere in campo un piano B con una gara per selezionare un partner privato per il capitale sociale «Arriva farà la sua parte. Noi non ci tireremo indietro perché Gtt rappresenta una realtà industriale più interessante in questo campo in Italia».