

# Trasporti, i conti non tornano Regione e Comune al bivio

Tra le ipotesi la riduzione delle linee. Più difficile aumentare i biglietti

BEPPE MINELLO

Parco della Salute, Salone del Libro e ora il delicato tema dei trasporti. La Regione di Chiamparino, diventata il bastione della resistenza Pd all'avanzata del grillismo o comunque l'argine più robusto alla marea del voto anti-sistema, arriverà serena - nel senso che ascolterà fiduciosa ogni proposta - all'incontro di domani con Torino e Gtt per capire come superare l'eterno problema dei fondi insufficienti a garantire il trasporto pubblico in città e cintura.

## I numeri

Qualcosa come 200 milioni di passaggi all'anno su bus e tram che percorrono in 12 mesi 43,8 milioni di km. Erano 56 milioni di chilometri quando nel 2012 venne firmato il contratto di servizio con l'«Agenzia della Mobilità Piemontese», che per conto della Regione gestisce oltre venti contratti di servizio con altrettante aziende del Piemonte. Un business che sul bilancio 2016 della Regione pesa per 533 milioni che lo Stato copre solo per circa 480 milioni, mentre quello che manca deve metterlo Chiamparino.

## I tagli

Tutto bene, se non che, per rimanere a Gtt e a Torino, i patti stipulati all'inizio del decennio, cioè il contratto di servizio, prevedevano un contributo statale e regionale di 174,6 milioni nel tempo ridottisi a circa 140. Semplificando molto: Gtt ha affrontato i continui tagli, riorganizzando il servizio, cioè ri-

ducendo il chilometraggio. Passando cioè dai 56 milioni di chilometri che ricordavamo prima agli attuali 43,8.

«Intanto - spiega l'assessore regionale ai Trasporti, Francesco Balocco - questa amministrazione non ha fatto tagli anzi, nel 2014 abbiamo pure dato qualcosa di più». Una magra consolazione per Gtt e le venti «sorelle» piemontesi che da anni ricevono meno di quanto

pattuito accumulando una montagna di crediti che le stanno soffocando.

## Le strategie

Per sopravvivere, le uniche strade per le amministrazioni comunali come Torino sono quelle di mettere i soldi che mancano oppure autorizzare le proprie aziende di trasporto a rivoluzionare il servizio, riducendo cioè le linee. Fino ad oggi, Gtt ha limato tutto il limabile, ma senza in-

taccare l'hardware: «Posso anche far circolare meno tram per risparmiare, ma mantenere i binari continua a costarci la stessa cifra» semplifica un tecnico.

Aumentare il costo del biglietto è la terza via «ma se si rispettano i rapporti imposti da Roma - dice Balocco - e cioè l'obbligo di coprire un terzo dei costi con gli incassi dei biglietti sarebbe una misura ingiusta. A Torino, gli incassi coprono già oltre il 35% del costo». Peccato

che le indicazioni romane già ipotizzano la copertura del 50% dei costi.

## I limiti

Quindi, in Regione ci sarà la massima disponibilità all'ascolto. «Noi non siamo in

grado di mettere più risorse di ciò che già ci siamo impegnati a mettere - dice Balocco -. È chiaro che la soluzione sta nell'attrarre più gente sui mezzi pubblici e dare un servizio più efficiente. Sembra una banalità,

ma guardi che si può. Penso al Cuneese, ma anche a quanto fatto già da Torino. Il vero problema riguarda i costi della metropolitana che solo Roma può risolvere». Il finanziamento statale è ancora quello calcolato quando la metro andava da Collegno a Porta Nuova: 15 milioni. Ma oggi arriva al Lingotto e fanno altri 7 milioni che vanno ad allargare il buco di Gtt. Buco che, prendendo il bilancio di previsione 2016 della Regione, rischia di appesantir-

si di altri 20 milioni: i 7 della metro, altri 10 per bus e tram (dei 145 milioni che spende Gtt la Regione ne ha messi, per ora, solo 135) e altri 3 per la ferrovia Torino-Ceres: 20 milioni il costo stimato da Gtt, 17 i milioni stanziati da piazza Castello. Certo, Balocco conta, in fase di assestamento, di riuscire a trovare i 20 milioni mancanti. Ma se non ci riuscisse, in toto o in parte, sarebbe un'ulteriore perdita per Gtt.

© RYK/NOAL/CLM/DRITTSERVAZI

200  
milioni

I passaggi annui del trasporto pubblico su autobus e tram a Torino e cintura

43,8  
milioni

I chilometri percorsi ogni anno rispetto ai 56 milioni del 2012

34,6  
milioni

Il taglio nel tempo delle risorse statali e regionali per Gtt