

«Sempre più gente usa il bus : sbagliato tagliare i fondi»

L'ad di Gtt dal 2010 Roberto Barbieri è amministratore delegato di Gtt dal 2010 È stato manager in molte aziende ed ex senatore dei Ds Ha tutta l'aria di un paradosso: sempre più torinesi viaggiano sui mezzi pubblici, ma le risorse per il trasporto precipitano, mentre il costo dei biglietti sale. Gtt, l'azienda che gestisce metropolitana e autobus, si trova a metà del guado: al riparo dal decadere degli affidamenti in house (ha già vinto la gara bandita dal Comune) ma alla ricerca di un partner. E alle prese con un dilemma: i soldi basteranno per far circolare i mezzi? «Siamo arrivati a coprire con ricavi propri il 35 per cento dei costi totali. Nessuno in Italia è a questo livello. Il problema è capire che ruolo ha il trasporto locale per le istituzioni», risponde l'amministratore delegato Roberto Barbieri, arrivato al timone dell'azienda nel 2010, nel punto più delicato della partita con Milano sulla fusione GttAtm poi naufragata, chiamato da Sergio Chiamparino dopo vent'anni come manager in Finmeccanica, Montedison e Ferrovie, e dieci in Senato con i Ds. Perché allude alle istituzioni? Teme un disimpegno? «Dopo la sentenza del Tar (favorevole al Comune nel ricorso contro i fondi ridotti dalla Regione, ndr) perseverare nella politica dei tagli lineari è miope. Crea un danno a noi, ai nostri 5.400 dipendenti e alle 2 mila persone che lavorano per l'indotto. Invece l'ultima delibera regionale ha stabilito una nuova riduzione del 15%, 35-40 milioni». Con quali effetti? «Saremo costretti a ridurre l'offerta. Pensare che il governo ha appena ripristinato il fondo nazionale sul trasporto garantendo risorse per i mezzi ecologici. Alcune regioni hanno deciso di vincolare al trasporto l'aumento delle accise. Il Piemonte no». Possibile che in questo contesto di finanza pubblica non possiate lavorare sull'incremento dell'efficienza? «Molto è già stato fatto. Certo, restano alcune inefficienze, ad esempio nel settore manutenzioni. Interverremo presto. Però da maggio 2010 le spese per cda e dirigenza sono scese del 25 per cento, il numero di dirigenti è stato ridotto del 20, abbiamo dismesso immobili non strategici per 13 milioni e ridotto di 35 milioni i costi di gestione». Era proprio necessario ritoccare le tariffe? «I rincari, a parità di passeggeri, porteranno 8-9 milioni in più, molto meno di quanto ci è stato tagliato. La delibera è stata concepita salvaguardando gli abbonati e chi utilizza i carnet». Basterà o il servizio verrà ulteriormente ridotto? «Non è stato ridotto. È stato razionalizzato, eliminando doppioni inutili. Ora serve un ripensamento: in tempi di minori risorse il trasporto non può più essere un servizio di dettaglio. E la rete va ridisegnata mettendo in connessione gomma e ferro. Ci stiamo lavorando con il Politecnico». Non c'è il rischio che con prezzi più alti diminuiscano i passeggeri? «Non credo. Nel 2011 abbiamo avuto 204 milioni di passeggeri, più 6 per cento rispetto al 2010. In 35 milioni hanno viaggiato sulla metropolitana; l'anno prossimo saranno 40. La razionalizzazione delle linee e le tariffe non influiranno, si sta diffondendo un senso comune sull'uso del mezzo pubblico. Piuttosto, è possibile che diminuiscano i ricavi della sosta a pagamento. I rincari potrebbero pesare». Che anno sarà il 2012? «Decisivo per il trasporto locale. E Gtt, che tra le società italiane è la più intermodale - perché cumula metrò, tram, bus, ferrovia e battelli - può giocare un ruolo importante». La rende più appetibile nella ricerca di un partner? A proposito: industriale o finanziario, il dilemma è risolto? «È una decisione che spetta all'azionista, il Comune». Lei che opinione ha? «La mia idea è che Torino possa essere il motore di una politica industriale strategica sul settore trasporti che coinvolga almeno il Nord Italia. In Francia, Inghilterra e Germania esistono tre-quattro grandi operatori che possono saccheggiare le 40 aziende italiane, tutte deboli, in qualsiasi momento. Un Paese che da tempo non ha più una politica industriale, potrebbe cominciare da qui». Quale modello ha in mente? «Il sistema francese è nato per successive aggregazioni tra aziende municipali con l'intervento di investitori istituzionali. Se cominciassimo dal Nord mettendo insieme alcune grandi funzioni (manutenzione, ricambi) si potrebbe coinvolgere nell'operazione la cassa depositi e prestiti. E, parallelamente a queste alleanze, potrebbero intervenire anche le fondazioni bancarie entrando nel capitale sociale. Insomma, se per successive aggregazioni riuscissimo a costruire un

grande operatore Tpl nazionale potremmo evitare di essere fagocitati dagli stranieri».

