

Il matrimonio Gtt-Atm già costato 400mila euro. La tormentata fusione dei trasporti

Se è vero che la fusione fra Gtt e la milanese Atm è sfumata, chi pagherà il conto di un anno di studi, parcelle di advisor industriali, finanziari, immobiliari e consulenze legali quantificabili tra i 300 e i 400 mila euro, oltre al lavoro di decine di tecnici e manager? Suona più o meno così una provocatoria interpellanza del capogruppo Udc, Alberto Goffi, che però ha il merito di mettere i piedi nel piatto di una vicenda ultimamente affidata più ai pissi-pissi bau-bau che a prese di posizioni nette e precise. Ufficialmente, la corposa delibera approvata dalla giunta venerdì scorso, con la quale si sancisce la nascita della società controllata da Palazzo Civico che governerà le infrastrutture necessarie al servizio di trasporto pubblico (ad esempio depositi, binari e metro per un valore complessivo di 1,4 miliardi), preannuncia ed è propedeutica ad altri due eventi: l'ingresso della Regione con le sue ferrovie (la Torino-Ceres e la Canavesana) nella nascente «Infratrasporti. To Srl» e la conseguente creazione di una nuova Gtt la quale, forte di circa 5400 dipendenti e della proprietà del materiale rotabile per fermarci agli asset principali, si candiderà a continuare la gestione vera e propria del servizio di trasporto pubblico. Ecco, il quesito fondamentale ora è: come e con chi la nuova Gtt gestirà il trasporto pubblico torinese rispettando la legge che impone entro il 2010 (ma in Parlamento giace una proposta per allungare i tempi) l'assegnazione mediante gara del servizio e non più affidandolo direttamente come avvenuto fino ad oggi? Due le opzioni sul tappeto e la delibera appena approvata le comprende entrambe, «perché sarà il Consiglio comunale - dice il vicesindaco Dealessandri - a scegliere». C'è la stranota fusione con la milanese Atm e, in alternativa, la soluzione denominata «gara a doppio oggetto», vale a dire la cessione di una quota «superiore al 30% ma inferiore al 49%» della nuova Gtt a un partner privato che entrerà così in corso Turati per gestire, grazie ai mezzi e agli uomini di Gtt e pagando un canone a Palazzo Civico per utilizzare le infrastrutture, il servizio di trasporto. I candidati stranieri, dall'Inghilterra alla Germania, pullulano. E Milano è furibonda perché, al di là di articoli di giornale e ammissioni a mezza bocca, nessuno ufficializza ciò che sembra essere nella natura delle cose: il matrimonio tra Chiamparino e Letizia Moratti è naufragato. Sotto la Madonnina ci si chiede perché, visto che tutte le richieste dei torinesi, soprattutto per quanto riguarda la governance, sono state accolte. Perché, per farla breve, Torino non si fida più e «quando finisce un amore», come direbbe Cocciantè, non c'è nulla da fare. Il progetto industriale che sta dietro l'ipotizzata fusione resta valido, ma il principale sponsor dell'operazione, il sindaco Chiamparino, che ha affrontato epiche battaglie con chi si opponeva all'operazione Torino-Milano, s'è convinto che alla fine il rischio di finire schiacciati sotto lo strapotere lombardo è una realtà. Un pericolo peraltro sempre denunciato dai principali oppositori della fusione come gli onorevoli Pd Calgaro ed Esposito e il vicepresidente del Consiglio regionale Davide Gariglio, pure lui Pd. Dunque, hanno pensato Chiamparino e i suoi uomini, meglio troncarsi. A meno che il consiglio decida altrimenti. La richiesta di chiarimenti di Goffi sulle centinaia di migliaia di euro spesi «inutilmente» per gli advisor (Axteria, Banca Imi, Cbrs e gli studi legali Benessia, Di Chio e Pietrosanti) preannuncia polemiche in Sala Rossa fra il centrodestra - favorevole al matrimonio - e la maggioranza. Mentre domani, polemiche sono sicure nell'assemblea Gtt che dovrebbe confermare per un altro anno Giancarlo Guiati alla presidenza e Tommaso Panero sulla poltrona di amministratore delegato. Il più nervoso è quest'ultimo che contesta l'ipotizzata redistribuzione degli incarichi: Guiati a seguire la nascita della società delle infrastrutture (per diventarne poi il capo), Panero a gestire la nuova Gtt, ma con incarichi di indirizzo che l'operatività sarà appannaggio del nuovo uomo forte di corso Turati, l'ex-manager Fiat, Giovanni Battista Razelli.

L'ALTERNATIVA - Retrosceca - La tormentata fusione dei trasporti Il matrimonio Gtt-Atm già costato 400mila euro I conti delle consulenze con le nozze verso il fallimento Se è vero che la fusione fra Gtt e la milanese Atm è sfumata, chi pagherà il conto di un anno di studi, parcelle di advisor industriali, finanziari, immobiliari e consulenze legali quantificabili tra i 300 e i 400 mila euro,

oltre al lavoro di decine di tecnici e manager? Suona più o meno così una provocatoria interpellanza del capogruppo Udc, Alberto Goffi, che però ha il merito di mettere i piedi nel piatto di una vicenda ultimamente affidata più ai pissi-pissi bau-bau che a prese di posizioni nette e precise. Ufficialmente, la corposa delibera approvata dalla giunta venerdì scorso, con la quale si sancisce la nascita della società controllata da Palazzo Civico che governerà le infrastrutture necessarie al servizio di trasporto pubblico (ad esempio depositi, binari e metro per un valore complessivo di 1,4 miliardi), preannuncia ed è propedeutica ad altri due eventi: l'ingresso della Regione con le sue ferrovie (la Torino-Ceres e la Canavesana) nella nascente «Infratrasporti. To Srl» e la conseguente creazione di una nuova Gtt la quale, forte di circa 5400 dipendenti e della proprietà del materiale rotabile per fermarci agli asset principali, si candiderà a continuare la gestione vera e propria del servizio di trasporto pubblico. Ecco, il quesito fondamentale ora è: come e con chi la nuova Gtt gestirà il trasporto pubblico torinese rispettando la legge che impone entro il 2010 (ma in Parlamento giace una proposta per allungare i tempi) l'assegnazione mediante gara del servizio e non più affidandolo direttamente come avvenuto fino ad oggi? Due le opzioni sul tappeto e la delibera appena approvata le comprende entrambe, «perché sarà il Consiglio comunale - dice il vicesindaco Dealessandri - a scegliere». C'è la stranota fusione con la milanese Atm e, in alternativa, la soluzione denominata «gara a doppio oggetto», vale a dire la cessione di una quota «superiore al 30% ma inferiore al 49%» della nuova Gtt a un partner privato che entrerà così in corso Turati per gestire, grazie ai mezzi e agli uomini di Gtt e pagando un canone a Palazzo Civico per utilizzare le infrastrutture, il servizio di trasporto. I candidati stranieri, dall'Inghilterra alla Germania, pullulano. E Milano è furibonda perché, al di là di articoli di giornale e ammissioni a mezza bocca, nessuno ufficializza ciò che sembra essere nella natura delle cose: il matrimonio tra Chiamparino e Letizia Moratti è naufragato. Sotto la Madonnina ci si chiede perché, visto che tutte le richieste dei torinesi, soprattutto per quanto riguarda la governance, sono state accolte. Perché, per farla breve, Torino non si fida più e «quando finisce un amore», come direbbe Cocciantè, non c'è nulla da fare. Il progetto industriale che sta dietro l'ipotizzata fusione resta valido, ma il principale sponsor dell'operazione, il sindaco Chiamparino, che ha affrontato epiche battaglie con chi si opponeva all'operazione Torino-Milano, s'è convinto che alla fine il rischio di finire schiacciati sotto lo strapotere lombardo è una realtà. Un pericolo peraltro sempre denunciato dai principali oppositori della fusione come gli onorevoli Pd Calgaro ed Esposito e il vicepresidente del Consiglio regionale Davide Gariglio, pure lui Pd. Dunque, hanno pensato Chiamparino e i suoi uomini, meglio troncarsi. A meno che il consiglio decida altrimenti. La richiesta di chiarimenti di Goffi sulle centinaia di migliaia di euro spesi «inutilmente» per gli advisor (Axteria, Banca Imi, Cbrs e gli studi legali Benessia, Di Chio e Pietrosanti) preannuncia polemiche in Sala Rossa fra il centrodestra - favorevole al matrimonio - e la maggioranza. Mentre domani, polemiche sono sicure nell'assemblea Gtt che dovrebbe confermare per un altro anno Giancarlo Guiati alla presidenza e Tommaso Panero sulla poltrona di amministratore delegato. Il più nervoso è quest'ultimo che contesta l'ipotizzata redistribuzione degli incarichi: Guiati a seguire la nascita della società delle infrastrutture (per diventarne poi il capo), Panero a gestire la nuova Gtt, ma con incarichi di indirizzo che l'operatività sarà appannaggio del nuovo uomo forte di corso Turati, l'ex-manager Fiat, Giovanni Battista Razelli.