



Data: 11/11/2010

Testata giornalistica: Il Sole 24ore Trasporti

Servizi urbani: i nuovi assetti a Torino. Già in ritardo la holding sul trasporto pubblico locale

Nessun dettaglio operativo per la società di comune e regione

Nata da appena tre mesi, con l'intesa tra Regione e Comune di Torino, la nuova holding del trasporto pubblico locale fatica, però, a mettersi in piedi. In primo luogo per i tempi definiti nel protocollo d'intesa, che indica il 31 dicembre come termine entro il quale gli assetti societari sarebbero stati perfezionati e attivati. In secondo luogo perché, all'interno della stessa maggioranza a Palazzo civico, la discussione è ancora tutta aperta, con la delibera appena assegnata alle commissioni trasporti e bilancio e ancora in alto mare. «Non abbiamo posizioni aprioristicamente contrarie - afferma il consigliere Pd Stefano Lo Russo - ma la discussione deve ancora cominciare, visto che la questione non è stata affrontata in nessuna sede». Stando all'accordo sottoscritto a luglio con la Regione, la Esercizio Trasporti Holding (Eth) vedrà la partecipazione paritaria dei due enti e dovrebbe dividersi in tre rami operativi: la Gtt - che si occuperà del servizio di trasporto urbano su gomma, tram e metropolitana -, partecipata da Eth almeno al 18%, nel quale la governance sarà affidata al Comune. Specularmente, il servizio sulle linee ferroviarie regionali sarà controllato dalla società Ferro Regione, dove le quote maggioritarie saranno gestite da piazza Castello, oltre che da Eth. In entrambi i casi, è previsto che sull'eventuale ingresso di nuovi partner il socio pubblico di minoranza venga consultato obbligatoriamente. Da Eth dipenderà poi una terza società, la Ferro Torino, competente sulla gestione del sistema ferroviario metropolitano: Palazzo civico e Regione si spartiranno al 50% il controllo. L'eventuale ingresso di soci privati nella holding non è ben visto dai sindacati: «Crediamo che il pubblico sia in grado di organizzare un servizio efficiente - sottolinea Davide Masera, segretario provinciale Filt-Cgil - anche perché la sostenibilità economica è sempre garantita in larga parte da fondi degli enti». Per ora, anche il Comune si mostra prudente: «Prima bisogna fare la gara per il servizio - afferma il vicesindaco Tom Dealessandri - poi si potrà valutare, alla luce di chi vincerà, se far entrare nel capitale anche soggetti privati». Promossa con riserva, dai sindacati, l'idea della holding: «La mia impressione è che si sia volato basso» sostiene Masera. Intanto prende forma la scissione tra Gtt - che si riorganizza in vista della gara (si veda l'articolo a lato), preparandosi a fronteggiare eventuali nuovi competitor - e InfraTo, incaricata di gestire le infrastrutture, a partire da metropolitana e linea 4. «Come prevedeva l'accordo firmato la scorsa estate - afferma Masera - dal primo ottobre è iniziata la divisione, anche se al momento gli uffici sono ancora gli stessi. Se c'è un po' di confusione, credo sia fisiologica». Dei 64 dipendenti che da Gtt dovrebbero traslocare nella nuova struttura, al momento una trentina hanno già effettuato il passaggio: «Si tratta di addetti che lavorano nel settore ingegneria e progettazione - afferma Enzo Di Lucchio, rsu della Filt-Cgil in Gtt -, 24 dei quali erano destinati al passaggio in virtù delle loro mansioni, mentre gli altri hanno chiesto il trasferimento». La preoccupazione, piuttosto, è relativa alla sostenibilità economico-finanziaria delle due aziende. «Nei piani che ci sono stati presentati - conclude Masera - il canone che Gtt dovrà versare raggiungerà i 14,9 milioni nel 2016, ma anche InfraTo dovrà confrontarsi, in tempi di tagli come quelli attuali, con il reperimento di risorse per completare la prima linea del metrò e forse costruire la seconda».