

Liberalizzazioni e privatizzazioni - Torino. Trasporto pubblico locale, vigilia di riorganizzazione. Gtt, Trm e Amiat valgono 520 milioni

L'operazione della valutazione é utile per conoscere il valore del 40% delle quote, detenute dalla Città nelle tre aziende di servizi, che dovrebbero essere trasferite alla FCT Holding S.r.l. (Finanziaria Città di Torino a totale controllo pubblico), per essere poi immesse sul mercato

Sono state presentate mercoledì mattina, a Palazzo civico, durante la riunione della conferenza dei Capigruppo insieme alla commissione Bilancio e Aziende partecipate, presieduta da Alessandro Altamura, le valutazioni delle società Gtt, Trm e Amiat.

L'amministrazione comunale ha fatto eseguire una valutazione, un'operazione utile per conoscere il valore del 40% delle quote, detenute dalla Città nelle tre aziende di servizi, che dovrebbero essere trasferite alla FCT Holding S.r.l. (Finanziaria Città di Torino a totale controllo pubblico), per essere poi immesse sul mercato. Questo per garantire alle società efficienza ed economicità e al Comune la possibilità di mantenere il controllo sui servizi.

Il valore delle aziende è stato calcolato con il metodo del flusso di cassa, valutando, oltre al reddito, i flussi positivi.

Così Trm (la società che sta realizzando il termovalorizzatore), ha ottenuto una valutazione pari a 220 milioni, che tiene conto di una gestione con saldo negativo per i primi tre anni (2012, 2013, 2014) dovuto agli investimenti ma che, invece, produrrà flussi positivi tra il 2015 e il 2033 (anno in cui scadrà il contratto di servizio).

Per Amiat il valore si attesta sui 70 milioni di euro e si basa su un business plan che deve essere rispettato nel tempo.

Vale invece 230 milioni il Gruppo torinese trasporti.

Le valutazioni, come hanno sottolineato il vice sindaco Tom Dealessandri, e l'assessore al Bilancio, Gianguido Passoni, rappresentano il valore di passaggio delle quote dalla Città alla Holding e non sono quelle relative alla futura gara.

La scelta di costituire la Holding, ha sostenuto Passoni, rientra nella necessità di tenere conto della compatibilità con le normative nazionali ed europee e, nello stesso tempo, di salvaguardare il principio che la maggioranza resti pubblica a tutela del ciclo industriale e dell'occupazione.

Nel corso della Commissione, la settimana su questo tema – ha ricordato Altamura – sono intervenuti i consiglieri Chiara Appendino (Mov. 5 Stelle), Roberto Carbonero (Lega Nord), Andrea Tronzano e Maurizio Marrone (Pdl), Marco Grimaldi (Sel), Stefano Lo Russo (Pd).

La delibera sul “Riordino del Gruppo conglomerato Città di Torino” tornerà in discussione venerdì

prossimo in commissione Bilancio, prima della votazione in Sala Rossa.

Rinviata, invece, a dopo l'approvazione del documento la discussione sul regolamento della società.

Un primo step a partire da dicembre con riduzione di 1.600.000 km di servizio
Torino. Trasporto pubblico locale, vigilia di riorganizzazione

Presentato mercoledì in Commissione Urbanistica il nuovo piano di trasporto pubblico locale. Elemento determinante è la cosiddetta intermodalità tra le reti, un sistema basato in prospettiva sull'interscambio tra le stazioni del Passante ferroviario, la metropolitana, la linea tranviaria 4 e, più in generale, con tutti i mezzi pubblici del territorio

Il prossimo 1° dicembre 2011 inizierà la prima fase della riorganizzazione della rete urbana dei trasporti pubblici locali. Una seconda fase di riordino delle linee è in programma per il 1° marzo del 2012, ma si tratta di un lavoro che procederà per passi e durerà circa due anni.

Ne ha parlato ieri in Commissione Urbanistica l'assessore comunale ai Trasporti Claudio Lubatti, illustrando le modifiche e gli obiettivi del piano al presidente di Commissione Domenico Carretta e ai Consiglieri comunali.

Un piano dettato in prima battuta dalla necessità di contenere la spesa del trasporto pubblico locale (per il 2011 sono diminuiti gli stanziamenti statali per 400mila euro). Si avvia una riorganizzazione e una razionalizzazione delle linee cittadine.

L'elemento determinante è la cosiddetta intermodalità tra le reti, un sistema basato in prospettiva sull'interscambio tra le stazioni del Passante ferroviario, la metropolitana, la linea tranviaria 4 e, più in generale, con tutti i mezzi pubblici del territorio locale.

Se la vecchia mappa si basava su un principio «radiale», tutte le linee convergevano dalle periferie verso il centro della città, il nuovo piano trasporti sarà costruito su due pilastri:

- la «gerarchizzazione delle reti», sistema ferroviario metropolitano a cinque linee, metropolitana, rete tranviaria, rete autobus urbana, suburbana e extraurbana
- lo «sviluppo dell'intermodalità», attraverso otto nodi di scambio che, «nella configurazione a breve-medio periodo», saranno le stazioni del Passante ferroviario (Lingotto, Porta Nuova e Porta Susa), le stazioni Fermi, Carducci e Bengasi (nel 2015) della metro-politana, i capilinea del 4, Stura e Caio Mario. Assi portanti del nuovo piano, però, saranno il sistema ferroviario metropolitano e le due linee della metropolitana, una volta completati.

Con questa primo step, è pari a 1.600.000 la riduzione dei km di servizio su base annua dei mezzi pubblici torinesi, ma – ha spiegato Lubatti – la copertura del servizio (grazie alla razionalizzazione delle linee) rimarrà sostanzialmente invariata.

Al primo taglio seguirà un'ulteriore riduzione dei percorsi, si parla di circa 3 milioni di chilometri, che sarà varata entro la primavera «per eliminare i doppioni e compensare i tagli ai finanziamenti del trasporto pubblico».