

Liberalizzazioni - Ataf Firenze. Spunta l'ipotesi 100% per privatizzare i bus. La vendita del 40% non entusiasma il mercato

ORA spunta l'ipotesi cento per cento. L'Ataf potrebbe non più essere venduta al 40%, ma interamente. Il che significa che ai privati andrebbero tutte le quote di una delle due aziende in cui i soci proprietari - i nove Comuni che hanno in testa Firenze con il suo oltre 90% - hanno deciso di dividere l'azienda: la partepatrimoniale che comprenderà il deposito e resterà in ogni caso pubblica e quella dei servizi cui saranno assegnati bus, autisti e passeggeri. Ecco, è la seconda che si è sempre detto di voler vendere, con il 40% delle quote da mettere in gara per trovare un partner privato e il 60% da far restare in mano pubblica. Più che detto si è fatto. Le cose sono avanti, il presidente dell'Ataf, Filippo Bonaccorsi, ha già nominato l'advisor per fare i conti e disegnare le prospettive della gara, anzi due advisor: "MM&A" e "Finanza per le infrastrutture spa". Ma ora la prospettiva pare sia molto cambiata: in vendita alla fine andrà, si dice insistentemente, non più una parte della società dei servizi, ma tutta. Per ora niente di ufficiale, né il sindaco Renzi ha fatto sapere qualcosa. Ma l'ipotesi non sembra campata in aria. Oltretutto l'idea del 40% non ha sollevato gli entusiasmi degli eventuali acquirenti, convinti chesoprattutto quando si deve investire in un'azienda in perdita, e Ataf lo è fortemente, si debbano avere le manilbere nella ristrutturazione per renderla efficiente. E non ci sono patti che tengano, in qualsiasi decisione, prendere o far fuori un dirigente, fare un accordo o meno con il sindacato, bisognerà sempre passare dal consiglio di amministrazione. E lì, se il pubblico è più forte, potrà condizionare tutte le decisioni. D'altra parte Ataf deve vendere, presto, e deve anche vendere benino. Perché il deficit è grosso. A parte il bilancio per il 2010 in pari, l'azienda ha sulle spalle un debito accumulato, il cosiddetto deficit consolidato, che si aggira sui 12 milioni, paurosamente vicino a quel terzo del patrimonio, superato il quale si portano i libri in tribunale. Bene, queste considerazioni vanno a rinforzare la convinzione di quanti, bene informati, danno ormai per certa la vendita al cento per cento. Che sarebbe assai più appetibile per i vari possibili acquirenti, dai francesi di Ratp, che già hanno la maggioranza di Gest, la società che per ora gestisce la linea 1 della tramvia e poi gestirà anche la 2e la 3, alla Sita ormai interamente e ufficialmente di Ferrovie dello Stato, ai tedeschi di Arriva, all'azienda trasporti milanese. Un'operazione che potrebbe portare in cassa di Ataf non solo il compratore, altrimenti in dubbio, ma anche più soldi. Non solo perché ovviamente il cento per cento costa più del quaranta. Ma anche perché rivaluterebbe un'azienda che già di per sé non sembra costosa, visto la cattiva situazione in cui si trova ma che, a meno che passi il sì per il referendum sulla privatizzazione dell'acqua, troverà molti concorrenti sulla sua strada. La norma in questione non parla solo dell'acqua ma un suo comma dice anche che tutte le aziende del trasporto pubblico locale che abbiano avuto l'affidamento del servizio in house (cioè direttamente e senza gara) dovranno entro il 31 dicembre rimettersi in gara: cioè partecipare a una gara o avere un partner al 40%. E siccome mettersi in gara potrebbe essere rischioso, si immagina che preferiranno vendere quote. Non è il caso della Toscana, dove le gare sono state fatte, ma per esempio del Veneto e altre regioni. Dunque sul mercato Ataf troverebbe molti concorrenti. Se però vendesse il cento invece del quaranta come gli altri, sarebbe più corteggiata. Ecco un altro motivo per sospettare che possa diventare interamente privata.