

Il futuro dell'Ataf e l'autarchia fiorentina

SEBBENE il Comune di Sesto Fiorentino abbia solo il 4,33% di Ataf, credo di dover dire pubblicamente la mia sul futuro dell'azienda e del tpl dell'area. QUANDO sono diventato sindaco nel 2004, la prima riunione ha riguardato l'abbattimento del capitale dell'azienda, consumato dai debiti. Per l'intero scorso mandato amministrativo i soci hanno perseguito politiche di riduzione dei costi e di riorganizzazione, con una situazione debitoria che era tale da rendere necessaria un'importante ricapitalizzazione e da convincere i soci a disdettare accordi troppo onerosi. Dopo le elezioni del 2009, nonostante il rinnovo dell'intero CdA, l'azienda è rimasta in forte disequilibrio. Io non ho approvato il bilancio 2010 perché d'incerta realizzazione e privo di interventi su un debito strutturale e ritengo anche che l'annunciato "storico" pareggio sia figlio di partite occasionali e non ripetibili. Nel frattempo gli ottimi risultati raggiunti dalla linea 1 della tramvia non sono stati trasformati in conseguenti scelte organizzative sul tpl. Il quadro normativo è cambiato (dalla gara provinciale si è passati a una gara regionale), il governo ha ridotto drasticamente i soldi per il tpl e i tagli sono stati distribuiti in modo diseguale nell'area fiorentina. Ciò premesso penso che per poter svolgere in economicità il suo servizio, Ataf abbia bisogno di una svolta decisa di riorganizzazione ed efficienza, a vantaggio sia dei lavoratori che degli utenti. Si devono trovare dimensioni di scala per tessere le alleanze necessarie sul piano industriale per competere nella gara regionale, dove Ataf non ha né la dimensione né l'esperienza necessaria. Dovrà poi essere affrontato il divario enorme tra il costo a km del servizio metropolitano e quello delle altre aree della Toscana. Se vogliamo stare al passo delle moderne città europee è inoltre necessario accelerare la realizzazione delle linee 2 e 3 della tramvia e sveltire i lavori per il sottoattraversamento fiorentino dell'Alta Velocità e per la nuova stazione, consentendo l'utilizzo dei binari di superficie per il trasporto metropolitano su ferro. Penso che siano necessari capitali e know how privati nella gestione di Ataf e per consentirle la partecipazione alla gara regionale. Quale percentuale cedere lo vedremo: anche se fosse il 100% resta decisiva la connotazione, tutta pubblica, di quale tpl vogliamo. Un piano strategico della mobilità ad oggi è assai lontano. Tra i soci una discussione sulla mobilità non c'è mai stata, perché anche Ataf ha subito il destino delle altre partecipate e dal 2009 ha visto ridursi gli spazi di democrazia e discussione in nome di un'autarchia fiorentina che è quanto di più negativo per il sistema metropolitano. Certo, le azioni si contano, ma il loro numero non sostituisce il consenso politico e la capacità di vedere lontano. Un'operazione "storica" come questa deve coinvolgere i soci, le comunità locali e i lavoratori per definire un quadro il più possibile certo per il futuro. Gli errori compiuti finora nella gestione di Ataf e lo stato generale del tpl nel nostro Paese non ammettono sconti, né per gli amministratori, né per i politici, né per i sindacati. O ce la facciamo tutti insieme, oppure rischiamo di perdere la gara regionale o di avere una versione in miniatura del tpl, mentre il mondo va invece verso un suo potenziamento.

L'autore è sindaco di Sesto Fiorentino