

Liberalizzazioni - Privatizzazione, Renzi accelera "Basta con le aziende da mungere" Ma i Comuni frenano: diteci qual è la ricaduta sociale

ATAF, la privatizzazione accelera. Già entro settembre nei consigli comunali dei soci dell'azienda di trasporto (i Comuni dell'area metropolitana, Firenze in testa) potrebbe approdare la delibera che prevede la cessione del 100% a privati della «newco» (si chiamerà Ataf servizi) che si occuperà del trasporto pubblico. Ed entro l'anno, se la Regione confermasse la volontà di bandire la gara per affidare il servizio dei bus in tutta la Toscana, l'operazione di vendita, che potrebbe fruttare una cifra non lontana dai 10 milioni, potrebbe essere conclusa. Così spera Palazzo Vecchio e condivide la stessa Ataf. I Comuni soci però, Sesto Fiorentino in testa, pur condividendo la decisione di vendere per non trovarsi costretti a rimpinguare di nuovo le casse di un'azienda che mantiene 17 milioni di euro di perdite pregresse, vogliono vederci chiaro. E tirano un freno: «Il disavanzo ormai strutturale tra il costo del servizio e l'incasso del trasporto pubblico non può continuare a gravare sulle spalle dei Comuni già dissanguati dallo Stato. Ma prima di votare la privatizzazione voglio capirne la ricaduta sociale: già il servizio è peggiorato, non vorrei peggiorasse ancora», riflette il sindaco di Sesto Gianni Gianassi, che ieri all'assemblea dei soci ha chiesto di convocare una nuova riunione con l'assessore regionale ai trasporti Luca Ceccobao per avere spiegazioni sui finanziamenti al trasporto prima di decidere alcunchè. Non si può scaricare la «responsabilità» della scelta di privatizzare sui tagli della Regione come vuol far credere Palazzo Vecchio, è del resto la tesi di Gianassi condivisa anche da altri Comuni. Ma dubbi e rimorsi affiorano anche nel Pd, accusato dai sindacati di condividere «un'operazione vergognosa», che «tradisce il risultato del referendum sui servizi pubblici»: «Perché vendere l'azienda ora ad un prezzo così basso e non dopo aver partecipato alla gara regionale ed averla vinta, quando il valore sarà maggiore?», ci si chiede fra i dirigenti democratici. Altri aggiungono a denti stretti che «la privatizzazione è forse inevitabile ma è di certo l'ammissione di un fallimento del pubblico». «E' finita l'epoca delle aziende pubbliche da mungere, in cui ci si piglia i soldi e poi pagherà qualcun altro», è però la linea che il sindaco Renzi esprime intervenendo di fronte alla platea degli industriali. La privatizzazione è operazione irrimandabile secondo Renzi. Da fare ben prima della gara regionale, che Ataf non avrebbe chance di vincere così (non ha i 30 milioni d'euro necessari a rinnovare una flotta di bus con 9 anni di età media, tanto per cominciare). E poco importa che proprio ieri l'assemblea dei soci abbia approvato (con l'astensione di Sesto e Campi) il primo bilancio di Ataf in lieve attivo (9 mila euro) dopo 52 anni: «Ataf non ha possibilità di proseguire il servizio se non in perdita, senza vendita c'è il fallimento», è convinto il sindaco. «Sono anni che lavoriamo per ridurre il deficit ma l'Ataf è comunque strutturalmente in perdita», riflette pure Gianassi. Quali garanzie allora che vendendola non si troverà punto e a capo? Quali certezze che il partner che si spera la rileverà (si parla di una cordata Ratp-Ferrovie) non riduca il personale (1.316 dipendenti di cui solo 890 autisti), non tagli ancora le corse e non aumenti il prezzo del biglietto? «Già oggi il 60% del trasporto in Toscana è svolto da aziende private e Ataf già da anni opera in regime privatistico, quanto al costo sono Regione e Provincia a determinarlo» si fa notare da Palazzo Vecchio. I Comuni soci si riuniranno ancora domani per approvare un documento in cui si ribadirà il sì alla privatizzazione a patto che si completino le infrastrutture del trasporto pubblico dell'area metropolitana. © RIPRODUZIONE RISERVATA IL BILANCIO Ataf chiude il 2010 con un risultato record: 9 mila euro, non accadeva da 52 anni I PASSEGGERI Secondo il bilancio 2010 i passeggeri crescono del 3,9% sul 2009: 17,49% di biglietti venduti LA VENDITA Ataf verrà divisa in due: il patrimonio rimane pubblico, bus e autisti vengono venduti LA GARA Nel 2012 la Regione bandirà la gara unica per i bus da 220 milioni per 105 milioni di km