

La manovra e i tagli ai trasporti - Renzi: «Accettate i tagli o si privatizza» L'aut aut ai sindacati

ATAF, l'aut aut finale di Renzi. «Non siamo per rinunciare alla privatizzazione», manda a dire Palazzo Vecchio ai sindacati dell'azienda dei bus. Ma poi aggiunge: «Se arrivasse una chiarissima disponibilità a ragionare, potremmo valutare».

E' L'ULTIMO colpo di scena nella vicenda Ataf. «Non siamo per rinunciare alla privatizzazione», manda prima a dire Palazzo Vecchio ai sindacati dell'azienda dei bus. Per poi aggiungere: «Se ci fosse una chiarissima apertura da parte delle rappresentanze sindacali sui mille problemi dell'azienda che abbiamo posto, potremmo valutare di rinunciare al processo di privatizzazione». Come dire: volete che si lasci al "lupo cattivo" privato l'onere del risanamento di Ataf o ci date una mano a riportare i conti a posto per lasciare la spa dei trasporti in mano pubblica? Accettare i tagli o finire in mano privata, è la nuova linea renziana nella partita Ataf. Una svolta. Perché dopo mesi di annunci roboanti («O si privatizza o si muore»), riunioni politiche lunghe come telenovelas e una protesta sindacale contro la privatizzazione sfociata in uno sciopero dei bus e in una contestazione pubblica al sindaco Renzi, nelle ultime ore Palazzo Vecchio ha cominciato a non escludere davvero una retromarcia: non vendere più, non cedere almeno per ora ai privati l'azienda pubblica dei bus afflitta da perdite milionarie (17 milioni) e un deficit ormai strutturale (3,5 milioni di euro nei soli primi sei mesi del 2011). Chiedere però, a fronte dello stop ai privati, enormi sacrifici ai sindacati. Sacrifici tali da risanare l'azienda e così dare ai Comuni soci la possibilità di mantenerla in mano pubblica. Un piano di risanamento lacrime e sangue o la vendita ai privati, è l'aut aut di Matteo. Cosa prevederebbe il piano di risanamento? Azzeramento o quantomeno revisione radicale del contratto integrativo, riduzione dei giorni di riposo dagli 84 attuali ad una sessantina (la media nazionale), una ventina di prepensionamenti. Tagli per almeno 5 milioni di euro in cambio dello stop all'arrivo di un privato con molte meno cautele dell'ente pubblico nella gestione del personale. Accetteranno o no i sindacati? Palazzo Vecchio prova a metterli in un angolo: se da parte loro arrivasse un «niet», non ci sarebbe altra strada che privatizzare. Cosa c'è però dietro questa sorta di giravolta? Se la "zavorra" Ataf si poteva salvare prima, perché prima non provarci anziché annunciare l'intenzione di liberarsene? A quanto pare, per la stessa ragione per cui all'inizio si era pensato di privatizzarla: i conti in disgrazia e i debiti strutturali. Si era detto: vendere è l'unica strada per un'azienda che voglia essere ancora competitiva, dal momento che i soci pubblici - i Comuni dell'hinterland - non sono più disposti a ricapitalizzare il patrimonio della spa. E però, a quanto pare, non c'è stata la corsa all'acquisto di Ataf. La valutazione informale del valore dell'azienda dei bus da parte di possibili compratori sarebbe stata impietosa. Altro che dieci milioni, come fece capire il presidente Ataf Filippo Bonaccorsi. Oggi, così com'è, l'azienda vale meno di due milioni, si sarebbe sentito dire Palazzo Vecchio. Poco appetibile evidentemente un'azienda con grossi buchi neri, per di più in una fase di tagli ulteriori del governo sul capitolo trasporti. Da qui la svolta di Renzi: non svendo l'azienda. Ma ancora: non ora, con la prospettiva imminente di una gara regionale per la gestione del trasporto pubblico da cui Firenze conta di uscire con finanziamenti per Ataf superiori ai 2,44 euro a chilometro di oggi. La Regione per ora ipotizza di dare anche meno ad Ataf: meno di 2 euro a chilometro. Ma Palazzo Vecchio conta di strappare di più dopo la minaccia di non partecipare alla gara: e così, se i sindacati collaboreranno, non vendere Ataf.