

Liberalizzazioni e privatizzazioni - Ataf nella bufera, sciopero a dicembre. Salta la trattativa, scambio di accuse tra i sindacati e il presidente. Ma sulla gara regionale il confronto resta aperto

La protesta si aggiungerà a quella prevista a livello nazionale il giorno 16

ATAF, si sciopera. Bus fermi a dicembre, in un giorno ancora da decidere tra il primo e il 6. E' il risultato del fallito «raffreddamento» di ieri, ovvero dell'ultimo tentativo di accordo fatto in prefettura tra rsu e sindacati da una parte e il presidente Filippo Bonaccorsi insieme al direttore Stefano Rossi dall'altra. Una qualche speranza era nata. Dopo l'ultimo incontro sempre in prefettura, quando la rsu era stata disponibile a rimandare l'ultima decisione a ieri, cioè dopo l'assemblea decisiva dei soci Ataf (i Comuni di Firenze, Sesto, Campi, Calenzano, Fiesole, Scandicci, Bagno a Ripoli, Impruneta e Vaglia) convocata per lunedì scorso. L'assemblea è stata rinviata, l'incontro in prefettura no. E la rottura si è consumata. Quattro i principali motivi della protesta, secondo la rsu. Primo, la mancanza di un piano industriale che dia certezze sul futuro di Ataf. Bonaccorsi ne ha parlato. «Ma senza dirci niente di concreto, parlando del passato e non di cosa succederà da domani in Ataf», dice il delegato Massimo Milli. Aggiunge Andrea Viciani, Filt Cgil: «Il piano non chiarisce niente circa la privatizzazione e la partecipazione o meno alla gara unica regionale che poi è il nodo di tutto, perché senza gara l'azienda non ha futuro». Esigere la gara, spiegano i sindacati, significa difendere la sopravvivenza dell'azienda e i posti di lavoro. E così ecco il secondo punto del disaccordo: non c'è stato ieri, accusa la rsu, nessun chiarimento se Firenze parteciperà meno alla gara regionale per l'affidamento del trasporto pubblico a un'azienda unica per tutta la Toscana e non più a tante piccole aziende divise per territori. Terzo motivo: la mancanza, all'incontro, dei sindaci proprietari di Ataf che erano stati invece richiesti dal sindacato nell'incontro precedente. Quarto, il totale disaccordo sulla mensa che Ataf vuole affidare all'esterno e i sindacati vogliono che resti dell'azienda. Reagisce Bonaccorsi: «E' il sesto sciopero che si fa contro la privatizzazione. Ma privare ancora una volta Firenze del trasporto pubblico solo per ideologia e nessuna altro motivo è davvero troppo. Questo sciopero è fuori luogo: la prefettura ha visto in questi mesi centinaia di lavoratori di aziende private che rischiano il posto di lavoro e non fanno sciopero. In Ataf invece ci si ferma per la sesta volta nonostante nessuno abbia mai rischiato il licenziamento». D'altra parte, spiega il presidente, «i soldi non ci sono più, dopo i tagli del governo. La privatizzazione è l'unica strada di sopravvivenza. I lavoratori un'alternativa l'avevano avuta, gli era stata offerta dal socio di maggioranza, il sindaco di Firenze, attraverso un pacchetto di misure per ristrutturare il servizio. Ma lo hanno bocciato». Bonaccorsi rimprovera al coordinatore della rsu, Alessandro Nannini, di non avere voluto spostare la data della riunione in prefettura a dopo l'incontro, domani, dei Comuni proprietari di Ataf con l'assessore regionale ai trasporti a proposito della gara regionale. Nega anche che non ci sia un piano industriale: «Lo ho illustrato per un'ora e mezzo». Ma, appunto, quel piano prevede anche 570 esuberanti sui 1.200 dipendenti Ataf, di cui 850 autisti: qualche problema di occupazione all'orizzonte c'è. «Quella cifra - risponde Bonaccorsi - è solo la ragionieristica applicazione del calcolo di cosa succederebbe se venissero applicati all'azienda i parametri della gara regionale». Semmai, dunque, prendetevela con la Regione, è sottinteso. Non con i fiorentini «che verranno lasciati a piedi. E proprio in dicembre per recare più disagi. E' inconcepibile che in un servizio pubblico si scioperi quando si pensa di fare più male». Oltretutto, fa notare il presidente, lo sciopero fiorentino si aggiungerà a quello nazionale del 16 dicembre e così nel mese delle feste i bus si fermeranno due giorni.

I punti

L'INCONTRO Martedì in Prefettura l'ultimo tentativo di trovare un accordo tra azienda e Rsu di Ataf. E' andata male: rottura sancita

LA PROTESTA Il risultato dell'incontro è stato l'annuncio di uno sciopero dei bus che dovrebbe essere proclamato tra il 1° e il 6 dicembre

I MOTIVI Secondo i sindacati manca un piano industriale e non c'è chiarezza sulla partecipazione alla gara regionale del trasporto

Ma sulla gara regionale il confronto resta aperto

EPPURE il confronto è aperto. Firenze è quasi l'unica città della Toscana (Siena la sta preparando) che non ha dato alla Regione la delega per partecipare alla gara unica per il Tpl. Ma non è escluso che ci ripensi di fronte a qualche disponibilità regionale. **IL SINDACO** Renzi ha ripetuto, anche lunedì scorso, che ben venga la gara ma che o la Regione ne cambia le condizioni o non se ne fa di niente. Domani, a questo proposito, si incontreranno con l'assessore regionale ai trasporti Luca Ceccobao i nove Comuni proprietari di Ataf: Firenze e gli altri che invece la delega l'hanno consegnata. E' la dimostrazione alla luce del sole che la gara per Firenze non è liquidata ma che esiste un braccio di ferro tra amministrazione e Regione sulle clausole che Palazzo Vecchio giudica punitive per la città, alla quale rivendica condizioni di maggior favore. Dovute, si sostiene, alla diversa complessità e il maggior costo del Tpl in una grande area metropolitana gravata da traffico e cantieri. Domani l'incontro ufficiale, ma sotto sotto si è continuato a discutere tra Comune e Regione tutto questo tempo. Trei punti di maggior attrito, citati dal piano industriale di Ataf: il rimborso a chilometro, ovvero 2,24 euro invece dei 2,45 attuali; i 20 chilometri l'ora di velocità commerciale dei bus quando quella fiorentina è ora di 14; e, infine, la maggiore produttività concretizzata in 25.000 chilometri l'anno di guida per autista contro i 18.500 attuali. «Noi staremo a sentire, se ci sono i margini perché la Regione possa dare di più sosterrò Firenze, altrimenti c'è poco da fare», dice il sindaco di Sesto, Gianassi. Più o meno questa la linea dei sindaci che lamentano, vedi il primo cittadino di Scandicci Simone Gheri, di non essere stati coinvolti prima in questo problema di Firenze «che fa tutto da sola». D'altra parte, Firenze ha bisogno della gara toscana altrimenti si troverebbe a gestire un Tpl limitato a dentro le mura e perderebbe tutti i finanziamenti regionali: in tempi in cui dallo Stato non arriva più niente. La Regione ha bisogno di Firenze perché senza il capoluogo la gara sarebbe meno appetibile. Ma più dei 160.000.000 messi in gara di tasca propria non ha, rendere omogenee condizioni tanto diverse come sono ora nei vari territori non è facile e tantomeno lo è favorire una città piuttosto che altre. Oltretutto ogni passo della Regione è controllato dalla Conferenza permanente del Tpl che comprende 10 Comuni capoluogo, 10 Province e 10 Comuni minori. Ma non mancano gli ottimisti che sospettano che un possibile terreno di convergenza possa essere trovato nel ribadire da parte della Regione che il bando di gara è stato fatto secondo le norme europee e che i problemi sono falsi problemi. Perché, essendo i 20 chilometri orari di velocità commerciale solo un'indicazione da verificare con i territori, si potrebbe trovare una via di mezzo, per esempio 16 chilometri per tutti. Ne deriverebbe anche un aumento del rimborso a chilometro e una diminuzione della richiesta di produttività. Diminuirebbero anche gli 85.000.000 di chilometri complessivi messi in gara. Comunque un incremento, visti i 70.000.000 raggiungibili alle condizioni di oggi.