

LA MAPPA MANCANTE
NON E' MAI STATA PORTATA AVANTI
UNA SERIA PROGETTUALITA' PER CORSIE
PREFERENZIALI E PARCHEGGI SCAMBIATORI

I CANTIERI
A LUGLIO SAREBBERO STATE
CIRCA 300 LE CORSE GIORNALIERE SALTATE
PER COLPA DEI CANTIERI ANCHE DELLA TRAMVIA

La privatizzazione non fa miracoli E finisce nella morsa del traffico

Dopo tre anni il servizio non è migliorato. Ecco «nodi» e cause

di STEFANO VETUSTI

LA PRIVATIZZAZIONE

dell'Ataf è stata un fallimento. Almeno per ora. Il servizio è peggiorato. Ma la colpa – se di colpe si può parlare – non è solo di Ataf. Per far funzionare il servizio non bastano bus nuovi, più tecnologia, biglietti elettronici. Occorre avere alle spalle – e all'orizzonte – un'idea forse diversa di città, di mobilità. Un'idea di servizio pubblico, anche se 'privatizzato', che chiami in causa traffico, Ztl e isole pedonali. Che realizzi un vero e proprio tracciato di corsie preferenziali, parcheggi scambiatori auto-bus ai bordi del perimetro cittadino. Idee e progetti che tirano in ballo scelte strategiche del governo della città. Da tanti, troppi anni ormai, Firenze si interroga su tutto ciò. Ma le cose non cambiano. E certo non può bastare aver privatizzato Ataf per cambiarle.

Le lamentele dei fiorentini per l'Ataf non sono mai mancate. Ma forse mai come oggi la protesta ha raggiunto toni e livelli così alti. La distanza tra la città e l'azienda – un'azienda simbolo, un marchio storico per Firenze – è aumentata a dismisura. A tratti, negli sfoghi dei passeggeri, si avverte quasi un sentimento di rassegnazione, come se poter avere un servizio bus moderno, all'altezza di una città come Firenze, sia diventato ormai un sogno irrealizzabile. Un'utopia.

Sono trascorsi ormai tre anni da quando Ataf, controllata all'82% dal Comune di Firenze, passò nelle mani di Busitalia Sita Nord, società del gruppo delle Ferrovie dello Stato. Verrebbe da dire che fu comunque una privatizzazione virtuale, visto che il capitale restava, e resta, in mano pubblica e che il servizio vive per il 70 per cento grazie a contributi pubblici e solo per il 30 per cento con la vendita di biglietti. Ma quella «privatizzazione» venne sbandierata come una

svolta storica – e lo è stata – la prima del genere in Italia. Un trofeo da esporre, un modello da imitare. Finiva l'epoca dell'Ataf colabrodo, mangia soldi pubblici e cominciava quella dei privati portatori di piani industriali ambiziosi, di milioni di investimenti per lo sviluppo, di un potenziamento vero del servizio. Ma il bilancio, finora, è

I CLIENTI

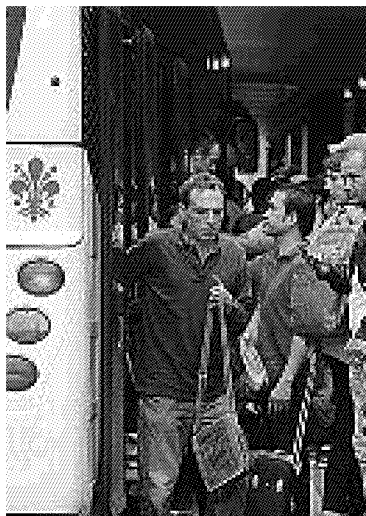
**Sempre più numerose
le segnalazioni
di disservizi per le linee**

negativo. Il servizio è peggiorato. Forse si sono asciugati un po' i debiti, il bilancio annaspia meno di prima, il personale è stato ridotto, sono arrivate anche a Firenze le pensiline con il display che annuncia l'attesa, il biglietto con l'sms (ne vengono fatti seimila al giorno), i nuovi bus targati Mercedes. Ma fare un viaggio in autobus, cercando magari di attraversare la città, diventa spesso un'odissea. Firenze non può avere un servizio

bus così. Non solo per rispetto dei fiorentini. Ma anche per il terribile spot al contrario di cui si faranno portatori i milioni di turisti che ogni anno vengono a visitare la nostra città.

A LA NAZIONE arrivano quasi ogni giorno lettere di denuncia. Sulla pagina facebook di Ataf si rincorrono gli sfoghi dei passeggeri. Aria condizionata che manca, bus spesso traboccanti, attese di pochi minuti annunciate alle pensiline che si rivelano fasulle. Ma soprattutto le corse saltate. La rabbia monta.

A luglio sarebbero state circa 300 le corse giornaliere saltate, per una media di circa 10-15 mila passeggeri «traditi» ogni giorno. E' normale? Alle fermate dei bus c'è la tabella con orari e frequenze dei passaggi. E' un contratto che l'azienda stipula con il cliente. Ma se non viene rispettato da una parte, perché dovrebbe esserlo dall'altra? L'evazione, cioè i biglietti non pagati, resta a livelli molto elevati. E' diminuita, è vero. I controlli sono aumentati. Ma il livello resta sempre molto alto. E' normale che su un bus si possa salire e scendere senza pagare il biglietto? Se non si vuole rimpiangere l'antico bigliettaio sui bus verdi degli anni Settanta, si studi almeno un modo per far pagare tutti. Lo scorso anno sono state fatte circa 70 mila multe. Sarebbe più interessante conoscere quanto di quelle multe è stato riscosso.



Un autobus alla stazione, uno dei nodi più caldi della città



Oggi, a tre anni di distanza dalla privatizzazione, Ataf vuole l'aumento del biglietto da 1 euro e 20 centesimi a 1 euro e 50. Un passo necessario, indispensabile sostiene l'azienda, per poter garantire più investimenti e migliorare il servizio. Siccome il servizio è peggiorato, si chiedono soldi ai fiorentini per poterlo migliorare. Non sarà una missione facile. A maggior ragione oggi che a complicare le cose ci sono anche i cantieri della tramvia.



**«Fermate
non sicure»**

«OGGI molte, troppe, fermate Ataf - dichiara Marco Semplici, consigliere metropolitano di FI - non sono sicure. Alcune di esse, come ad esempio in via Faentina, si trovano sul ciglio di una strada di scorrimento veloce. Per questo motivo «ritengo necessario effettuare un sopralluogo di tutta l'area fiorentina per evidenziare gli interventi prioritari».