

Trasporto locale e liberalizzazioni - Viva la Francia (se l'Ataf va così). La gara sul trasporto pubblico in attesa del Tar, ma come funziona il servizio a Firenze? di Paolo Ermini

Non sappiamo come finirà la guerra dei trasporti toscani. Per ora l'hanno vinta i francesi di Ratp, che si sono aggiudicati la gara della Regione. Gli esclusi però non ci stanno: hanno presentato ricorso al Tar e ora aspettano il verdetto che arriverà non si sa quando. Una guerra, appunto. Tra due colossi. Perché a contrastare l'azienda transalpina c'è Mobit, e cioè il consorzio delle imprese di trasporti della nostra regione, Ataf compresa, che fa capo a Bus Italia, ovvero Ferrovie. Figuriamoci se potevano incassare il colpo come se niente fosse. Non solo per una questione di prestigio, ma anche e soprattutto di business, visto che la partita toscana è solo un tassello di un gioco ben più ampio, di portata europea. Uno scenario nel quale naturalmente ha un suo peso la vicinanza tra il governo italiano e il vertice di Ferrovie, guidate da quel Renato Mazzoncini che prese le redini di Ataf dopo la privatizzazione decisa dall'allora sindaco Renzi. Ora però non sono pochi i fiorentini che pregiudizialmente si augurano che i giudici amministrativi lascino le cose come stanno confermando il primo risultato. E sui motivi di questa preferenza dovrebbero interrogarsi prima di tutto i responsabili della nostra azienda dei bus.

Firenze, svolta cercasi

I fiorentini non sono diventati improvvisamente esterofili. Figuriamoci. Né sono, in gran parte, dei fini conoscitori delle reti di trasporto straniere. La verità è che c'è una diffusa insoddisfazione nei confronti di Ataf, alimentata ogni giorno sul piano del merito e anche dei metodi usati dall'azienda. Gli orari che non vengono rispettati, l'eccessivo affollamento che si registra su alcune linee, le lacunosità nella copertura del territorio, gli arzigogoli dei percorsi, l'insufficienza del servizio dei bussini che dovrebbero garantire il collegamento tra centro e periferia dopo la pedonalizzazione di piazza Duomo: il dossier delle lamentazioni è lungo e anche sedimentato nel tempo, ormai. Ma a colmare la misura dei malumori c'è l'insofferenza per le negligenze degli autisti. Intendiamoci: anche tra loro ci sono esempi di cortesia, efficienza, rigore, disponibilità. Ma basta passare qualche ora a bordo di più linee prese a caso per rendersi conto che troppe volte prevalgono atteggiamenti di indisponibilità, di irritazione, di vera e propria maleducazione. C'è chi parla al cellulare, chi fischiotta tranquillamente come fosse a passeggio lungo il fiume, chi risponde sgarbatamente alle richieste (frequentissime, per forza, in un sistema che sembra ideato apposta per disorientare gli utenti).

I silenzi dell'azienda

Soprattutto non si contano gli autisti che guidano i bus come fossero trattori. Si procede a scatti, tra brusche frenate e ripartenze nervose. Non a caso il primo impegno preso dall'amministratore delegato di Ratp Italia, Bruno Lombardi, è stato quello di razionalizzare il servizio e ottenere da tutti gli autisti una guida sicura e adeguata a un'utenza con parecchie persone anziane. Con una scelta davvero poco comprensibile, e qui siamo al metodo, l'azienda si è barricata dietro una cortina di silenzi. Significa impermeabilità di fronte a qualunque contestazione o sollecitazione. Come se i bisogni e le attese della popolazione contassero zero. È una situazione che dura da molto tempo, magari aggravata dall'incertezza della prospettiva. Tutto fermo, ma i biglietti non costano meno. Mentre aumentano i tifosi della soluzione francese. Comunque finisca, per Ataf questa è già una sconfitta. Bruciante.