

# «Sepolti dai debiti»

## L'Atac di Roma

### a un passo dal crac

Il direttore generale Rota: il Comune ora decida

di **Federico Fubini**

**I**ntervista a Bruno Rota su Atac: «Fatico a pagare gli stipendi. Troppo assenteismo, non riusciamo più a coprire i turni» alle pagine 2 e 3

Rota, direttore generale dell'azienda dei trasporti di Roma: troppo assenteismo, non riusciamo più a coprire i turni

## «L'Atac schiacciata dai debiti

### Fatico a pagare gli stipendi

### Servono decisioni subito»

di **Federico Fubini**

Non chiamate Bruno Rota se il vostro sport preferito è il galleggiamento in palude. A 62 anni, con un passato remoto di manager dell'Iri sotto la presidenza di Romano Prodi — di cui resta molto amico — e un passato recente di risanatore dell'Azienda trasporti milane- se, Rota non è adatto come foglia di fico. Da marzo è direttore generale dell'Atac, l'azienda municipalizzata di trasporto pubblico di Roma, che ha dieci anni consecutivi di perdite. Da poche settimane il manager originario di Domodossola, formato all'Università Cattolica di Milano, ha tutte le deleghe e si è fatto un quadro chiaro dei debiti. Ora spiega che è urgente agire di fronte a una grande società pubblica in situazione di insolvenza. E anche se Rota non pronuncia il nome, per ri-

spetto verso il Comune di Roma al quale spetta la scelta come azionista, è chiaro che pensa a una procedura fallimentare.

**Dottor Rota, che idea si è fatto di Atac?**

«In questi mesi ho preso progressivamente atto di una situazione dell'azienda assai pesantemente compromessa e minata, in ogni possibilità di rilancio organizzativo e industriale, da un debito enorme accumulato negli anni scorsi».

**Non la rassicura che il debito si sia stabilizzato?**

«Purtroppo conta poco che negli ultimi dodici mesi non sia aumentato ulteriormente. Quando hai 1.350 milioni di debito sedimentato nel tempo, non hai risolto il problema quando non sale. Se non riesci ad abbassarlo, non ne vieni a capo. È una situazione di impossibilità a far fronte agli impegni, pericolosa».

**Atac ha avuto perdite maggiori in passato e un debito più alto, eppure ha continuato**

**a operare. Perché ora no?**

«Perché ormai l'effetto combinato dell'anzianità del parco mezzi e l'impossibilità di fare interventi di manutenzione, dato che non si trovano fornitori disposti a darci credito, fa sì che non si riesca a far fronte alle esigenze di normale funzionamento».

**Gli stipendi riuscite a pagarli?**

«Anche questo mese ce la facciamo ricorrendo a misure eccezionali e chiedendo un impegno straordinario al Comune di Roma, che però non è ripetibile all'infinito. Sono misure tampone. Ripeto: bisogna avere il coraggio di affrontare la drammatica dimensione del debito che si trascina da tempo. Occorrono misure serie e immediate. Bisogna ripristinare un sistema di controllo sulle regole che pur ci sono ma che da tempo nessuno rispetta, per cui ognuno fa ciò che gli pare».

**Davvero Atac non ha modi per uscirne con i suoi mezzi?**

«Non servono invenzioni

più o meno creative per rimandare ancora una volta il momento in cui si affrontano questioni da tempo ineludibili. Continuare così è da irresponsabili, aggrava i problemi e non mi pare nemmeno legittimo. In realtà è ciò che è stato fatto per anni: basta leggere le rassegne stampa e gli stessi documenti ufficiali della società».

**Al sindaco Virginia Raggi lo ha detto?**

«Le ho presentato mie idee operative precise, che ho elaborato in quattro settimane di analisi e di studio dell'azienda. Devo ringraziare il sindaco per l'attenzione e il sostegno che mi ha offerto».

**Non si possono riequilibrare i conti riducendo le spese per il personale, come suggeriscono alcuni?**

«Nelle ultime settimane sono state dette molte falsità su Atac. Più del solito, e anche sciocchezze: chi capisce di organizzazione aziendale, vede subito che il tema centrale oggi non è ridurre il numero dei dipendenti. Chi lo sostiene ora fa solo del terrorismo psicologico. Anzi i dipendenti in un certo senso mancano, visti i tassi

assenteismo si fa fatica a coprire i turni».

**Non c'era stato nel 2015 un accordo sull'obbligo di timbrare cartellino?**

«Gli accordi di timbratura sono in larga parte lettera morta. Il personale di linea continua a timbrare poco e male. Per questo insisto che bisogna iniziare rispettare le regole, sono anni che non lo si fa. Si parla di turni massacranti e c'è gente che non arriva a tre ore effettive di guida, quando le fanno. Bisogna che si prenda coscienza anche di questi problemi. Non si timbra, malgrado le regole dicano altrimenti, e si prendono salari su orari di lavoro presunti. È intollerabile sia nei confronti di chi fa il proprio mestiere, sia di coloro che un lavoro non riescono ad averlo».

**Lei come reagisce quando vede degli abusi?**

«Sto tentando di tutto per far rispettare le regole, ma per cambiare pessime abitudini consolidate a lungo ci vuole tempo, costanza, collaborazione e un forte e univoco sostegno pubblico da parte dell'azionista».

**Che rapporti ha con i sindacati di Atac?**

«Prima mi faccia dire che all'Atm di Milano ho avuto rapporti anche ruvidi in certi momenti, ma sempre costruttivi. Abbiamo lavorato in squadra e i risultati si sono visti. Insieme abbiamo rilanciato e reso più efficiente un'azienda che ha difeso il lavoro e ha creato una riserva di cassa importante».

**E a Roma?**

«I sindacati rappresentativi li ho incontrati tutti. Per la verità qui si presentano come rappresentanti delle posizioni del sindacato gente che ha trecento iscritti su undicimila dipendenti. Gente che va in tivù a spiegare come funzionano i sistemi di sicurezza dei mezzi senza saperne nulla».

**Non saranno tutti così...**

«No, certo. Ci sono sindacati più rappresentativi. Quando ho incontrato i loro rappresentanti ho avuto l'impressione che non avessero fino in fondo la percezione della gravità e della dimensione del problema. Poi naturalmente sono andati in assessorato a chiedere

garanzie. Non hanno capito che è l'ultima spiaggia».

**Non sta drammatizzando un po'?**

«No. Quando c'è una crisi finanziaria, procrastinare serve solo ad aggravare i problemi. Se non la si affronta, tutto il resto è velleitario. È velleitario dire che si migliora il servizio e tutto il resto».

**In pratica che significa?**

«Un'azienda che non ha capacità di far fronte agli impegni finanziari, ha l'obbligo di legge di evidenziare questa situazione, che peraltro dura da almeno tre o quattro anni».

**Che tempi prevede per i passi formali che ritiene necessari?**

«Penso che per il bene dell'azienda non si possa andare oltre un paio di settimane».

**Per far cosa?**

«I modi per affrontare questo debito spaventoso sono nell'ordinamento italiano, si tratta di percorrerli con trasparenza, coraggio e rapidità. Ma sono scelte dell'azionista».

**Diranno che lei sta solo cercando una via d'uscita onorevole, lo sa?**

«Sono una persona seria con un percorso lavorativo lungo e senza macchie. E anche con qualche risultato, non solo all'Atm. Conosco bene il trasporto pubblico locale. E non ho alcuna intenzione di mettere a rischio i risultati di una vita di lavoro serio qui all'Atac, un'azienda delicata che muove persone, bus, treni. Non un'impresa che fabbrica costumi da bagno, con tutto il rispetto».

**E riuscito a crearsi una squadra di collaboratori, a Roma?**

«Sono qui e lavoro sempre, anche per 45 giorni di seguito. Non come certi che il venerdì mattina sono già sul treno e li rivedi in ufficio al martedì. Ma se dovessi cercare di intervenire per mettere le cose a posto, ci vuole tempo e si pongono alcune domande: con quali mezzi? Secondo lei di che risorse dispone per migliorare il servizio un'azienda che ha un debito di trecento milioni verso i suoi fornitori e non è in grado di pagare nessuno? Quale nuovo manager può attrarre, cosa può cambiare, se è stata creata una gabbia legislativa che non consente assunzioni a tempo indeterminato e vieta riconoscimenti a fronte di risultati?».

**Di quale gabbia parla?**

«Il combinato disposto della riforma Madia per le società pubbliche e i vincoli della normativa di Roma Capitale fanno sì che io possa assumere solo manager a tempo determinato. Breve, per giunta. Ma chi mi viene? Io a fare il capro espiatorio e pagare prezzi enormi, anche personali, per disastri che altri hanno creato, per altri che hanno banchettato impuniti, non sono interessato».



**Il personale timbra poco e male. Si parla di turni massacranti e c'è gente che non arriva a tre ore effettive di guida, quando le fanno**

#### La società

● L'Atac Spa è l'acronimo di «Azienda per i trasporti autoferrotranviari del Comune di Roma»: è la società concessionaria del trasporto pubblico di Roma Capitale e alcuni comuni della città metropolitana di Roma e della Provincia di Viterbo. Ogni giorno garantisce oltre 4 milioni di spostamenti

● Fondata nel 1909 come Aatm (Azienda autonoma tramviaria municipale), l'azienda inaugura il servizio commerciale nel 1911. Il 9 agosto 1944 cambia nome in Atac (Azienda tramvie e autobus del Comune)



**Sono una persona seria e senza macchie. Non ho intenzione di mettere a rischio qui i risultati di una vita di lavoro**



I sindacati rappresentativi li ho incontrati tutti. Per la verità si presenta come rappresentante delle posizioni del sindacato gente che ha 300 iscritti su 11 mila dipendenti. Che poi va in tivù a spiegare come funzionano i sistemi di sicurezza dei mezzi senza saperne nulla

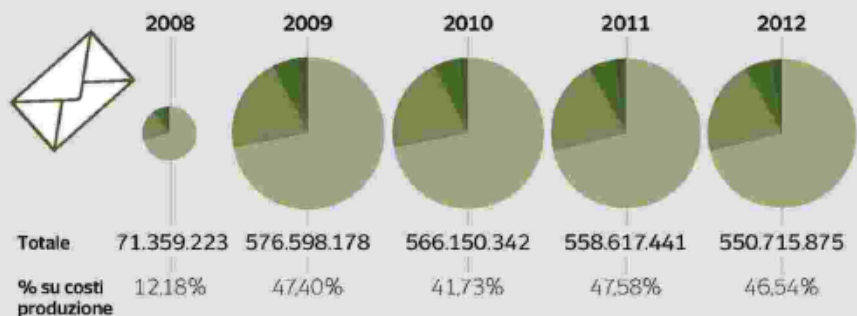
### I conti (dati in milioni di euro)

■ Perdita ■ Debito



### I costi per il personale (dati in euro)

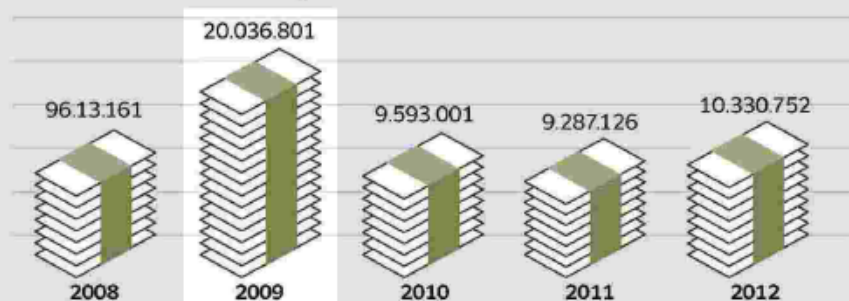
Di cui: ■ Salari e stipendi ■ Oneri sociali ■ Trattamento fine rapporto ■ Altri oneri



### I dipendenti dell'Atac (31 marzo 2017)



### Prestazioni e consulenze professionali



**4** milioni  
Di utenti al giorno

**79** minuti  
Tempo d'attesa medio per i bus

**1.023** chilometri quadrati  
Superficie servita

**194.835** Guasti

**62.578** Incidenti