

## Trasporto locale e privatizzazioni - Atac, il piano Broggi: aprire ai privati

«Bilancio approvato con una perdita d'esercizio di 219 milioni». Un sospiro di sollievo per l'ad di Atac, Danilo Broggi, dopo il via libera del cda, anche se a causa del buco che erode un terzo del capitale, è stata formalizzata la necessità di una ricapitalizzazione.

Broggi, lo spettro dell'amministrazione straordinaria è svanito?

«Direi di sì, considerando come abbiamo ereditato l'azienda, con un deficit finanziario ed economico rilevante».

Forniture pasticciate, irregolarità. Che passato e che futuro?

«Troppe cose demandate all'esterno. Così abbiamo messo sotto presidio gli Acquisti, e avviato le internalizzazioni».

Il debito con i fornitori?

«Circa 300 milioni con le banche, già rimodulato con un minor costo dell'onere finanziario. E circa 450 con fornitori coi quali abbiamo accordato i piani di rientro».

Il Comune ha parlato di tagli, cosa devono aspettarsi i romani?

«Intanto diciamo cosa abbiamo fatto. Grazie al lavoro sui varchi della metro, per esempio, riusciremo a incassare a fine anno 7-10 milioni di euro in più da reinvestire. I tagli? Abbiamo ritarato il perimetro di esercizio (a Collatina) ottenendo una regolarità del servizio del 96% delle 21 linee».

Si parla di quasi 19 milioni di chilometri in meno.

«Il tema vero è che il contratto di servizio fino a oggi imponeva un taglio di chilometri che erano costruiti sulla carta».

Quindi i 120 milioni non erano quelli realmente forniti?

«Esatto. È inutile fare più chilometri senza un disegno tarato sui fabbisogni reali».

Si parla di mezzi molto vecchi, problemi ai carrelli della metro consumati.

«Questo è un tema rilevante. È chiaro che se giro con mezzi vecchi ho un aumento dei costi e dei guasti. Che è ciò che accade oggi. Ma esiste una difficoltà legata alla nostra struttura economica finanziaria».

A che punto è la vendita dei depositi per la ricapitalizzazione del debito?

«Nel 2013 siamo rimasti fermi, nel 2014 sarà una priorità».

Atac ha troppi dipendenti?

«Non è un problema di quantità. Stiamo procedendo alla riduzione del numero dei dirigenti. Dall'altro all'efficientamento tra macchinisti, autisti, manutentori e amministrativi».

Il bando per 350 autisti potrebbe sembrare non coerente, non trova?

«La nostra scelta è stata passare da interinale a tempo determinato. Un'operazione che consente benefici, anche per i nostri autisti con ferie arretrate. Questi costituiranno un bacino da cui pescare per necessità di oggi e di domani».

Qualcuno dice che lei stia per andarsene, è vero?

«Se siamo qui è perché si tratta solo di voci».

C'è qualcosa che non le va giù?

«Lo sforzo dell'azienda, che quest'anno ha fatto registrare un margine operativo lordo positivo, va accompagnato da uno sforzo di azionista e Regione. Per programmare servono chiarezza delle risorse in ambito triennale e sui pagamenti».

Ai privati interessa Atac. Ad Atac interessano i privati?

«In questo momento ad Atac interessa un dialogo con il proprio azionista e il principale stakeholder. Sono dell'idea che se si deve ragionare in termini di privati lo si debba fare dopo aver risanato i conti, senza

dimenticare che nei pochi casi dove il privato è entrato nel Tpl non si sono create le condizioni di rinuncia del sussidio pubblico».

