

Atac, terremoto al vertice: Raggi in panne sul nuovo dg Ora spunta l'ex di Trambus. Il referendum sui trasporti: hanno firmato 22mila romani

Allestire un'altra selezione pubblica per il nuovo dg di Atac significa perdere tempo prezioso. Per questo ora in Campidoglio pensano di attingere dalla graduatoria della call che portò alla nomina di Bruno Rota in aprile. Ma le domande su Atac non sono semplici: chi accetterà il posto di direttore generale dopo che due manager di alto livello, come Marco Rettighieri prima e Bruno Rota poi, sono stati costretti ad andarsene? Chi si metterà in gioco per guidare un'azienda con 1,3 miliardi di euro di debiti e scelte impopolari all'orizzonte, come quella del concordato preventivo, ipotesi non ancora tramontata?

I NOMI

Per questo, la scelta del successore di Rota è l'ennesimo terreno minato per Virginia Raggi, anche perché l'esperienza del manager venuto da Milano dimostra ai dirigenti del settore che difficilmente in Atac troveranno una solida copertura da parte del partito che governa Roma Capitale, il Movimento 5 Stelle. Nel lotto delle candidature che Virginia Raggi sta esaminando, sono tornati in auge nomi del passato, che non ti aspetti nell'agenda di un partito che doveva «cambiare tutto». Nella graduatoria della prima call compare Filippo Allegra, che avrebbe dato la sua disponibilità. Già amministratore delegato di Trambus ai tempi di Walter Veltroni (dal 2001 al 2007), oggi direttore risorse umane di Autolinee toscane a Firenze e consulente per Ratp Dev Italia, succursale del colosso france del trasporto. Altro manager disponibile a dire sì e presente nella graduatoria, anch'egli già visto a Roma: Carlo Tosti. E' già stato amministratore delegato dell'Atac da maggio 2011 a settembre 2012, vale a dire quando sindaco era Gianni Alemanno. Dal 2015 Tosti è amministratore delegato di Saba Italia Spa, società che si occupa della gestione dei parcheggi.

Se questi due nomi attingono dal passato - epoca Veltroni ed epoca Alemanno - altre ipotesi guardano a società dei trasporti di grandi dimensioni di città vicine. Avrebbe dato la sua disponibilità l'ingegner Alberto Ramaglia: per sei anni è stato amministratore unico di Anm (azienda napoletana della mobilità), società dei trasporti di Napoli. In una intervista in cui annunciava il suo addio da Anm paradossalmente ha fatto delle affermazioni che ricordano quelle di Rota: «Abbiamo un buco di 30 milioni di euro. Si viaggia su autobus vecchi di 17 anni, le banche non ci concedono fidejussioni per comprarne di nuovi». Sempre da Napoli, circola un altro nome, quello di Carlo Pino, 61 anni, che si è dimesso da direttore generale di Anm a febbraio, adducendo motivi personali. Pino è stato collaboratore di Anna Donati, ex assessore alla Mobilità di Napoli e storica esponente dei Verdi. Infine, anche se appare una ipotesi meno concreta, è circolato anche il nome di Giancarlo Schisano, un manager di grande esperienza che ha lavorato per dodici anni in una delle poche società i cui problemi sono paragonabili a quelli di Atac: Alitalia. Nella compagnia di bandiera è stato direttore operazioni e accountable manager.

VIAVAI

Malgrado la rassicurazione del Campidoglio nelle ore successive all'addio di Rota con cui si spiegava «abbiamo già un nome», l'impressione è che il percorso che porterà alla scelta del nuovo direttore generale sarà tutt'altro che semplice e rapido. Virginia Raggi non si può permettere di sbagliare: le commedie degli esperti chiamati a Roma e presentati come i più bravi del mondo e poi salutati dopo pochi mesi con rancore e accuse, hanno caratterizzato i suoi dodici mesi da sindaco. Solidoro e Giglio all'Ama, Rota ad Atac, Minenna e De Dominicis all'assessorato al Bilancio, per fare solo alcuni esempi. Ecco, un altro flop sarebbe difficilmente sopportabile.\

Il referendum sui trasporti: hanno firmato 22mila romani

Le continue vicissitudini dell'Atac, e soprattutto i contraccolpi sul trasporto pubblico della Capitale, riportano l'attenzione sull'ipotesi di liberalizzazione del tpl romano, considerato da molti romani come l'unica possibilità per rilanciare il servizio e portarlo a livelli degni di una capitale europea. Tanto che sono quasi 22 mila le firme raccolte dai Radicali italiani sul referendum Mobilitiamo Roma, che si prefigge di rompere il monopolio dell'azienda di via Prenestina e mettere a gara il trasporto pubblico della Capitale. I tre mesi della raccolta firme, avviata a maggio, scadranno infatti il 12 agosto: sono 29 mila le firme da raccogliere per portare i romani al voto. Ieri anche il ministro dello Sviluppo economico Carlo Calenda, al termine dell'iniziativa organizzata da Forza Europa, ha firmato il referendum dei Radicali per liberalizzare il sistema del tpl nella Città eterna.

LE VOCI

In città l'orientamento dell'opinione pubblica sul tema è ampio: c'è chi è scettico sulla possibile privatizzazione e chi la vede come unica soluzione per «sanare un'azienda allo sbaraglio», come afferma Valentino Felicetti, residente nella zona di San Giovanni, dopo aver aderito all'iniziativa referendaria dei Radicali. Proprio ai banchetti di raccolta delle firme si possono incontrare le anime più esacerbate nei confronti di Atac, specie fra piazzale Appio e Furio Camillo, il cui tratto della metro sarà a breve chiuso per tutto il mese di agosto. «Non credo nelle privatizzazioni - dice Azzurra, 36 anni e residente in zona San Giovanni - ma la situazione è insostenibile, hanno mangiato tutta l'azienda».

LA SVOLTA

Della medesima opinione è Andrea, seduto insieme ad Aurora su una panchina al giardino Ferdinando Masone: «Io voglio vederci chiaro. Per me la colpa della situazione attuale è dei dipendenti». Anche Gabriele, di 25 anni è combattuto sull'idea privatizzazione: «Dipende molto dal bando che verrà fatto». D'altra parte, però, l'intervento privato viene visto come una mano santa: «Si votasse oggi sarei per la liberalizzazione - sostiene Giuseppe Mancini, che è andato apposta a firmare la petizione dei Radicali - bisogna smuovere qualcosa, dare un segnale». «Basterebbe poco, secondo me, per rimettere in piedi la situazione, afferma Francesco, italo tedesco di 21 anni - mettere i controllori su tutte le vetture, aumentare il costo del biglietto per i turisti come nelle grandi capitali straniere». «Il privato funziona sempre - sentenzia Rosaria - nel pubblico vi sono raccomandazioni, sprechi, abusi, magna magna. Questo è il vero capolinea di Atac».