

Parentopoli all'Atac - «L'Atac ha perdite record, ma la risanerò» Parla il nuovo capo azienda: indagine su tutto il personale, si viaggia verso un rosso di 120 milioni

Bufer parentopoli/ Basile: «Ogni giorno 4.000 corse in meno? Rifaremo la manutenzione»

Quarantacinque giorni è un arco di tempo troppo ridotto per rimettere in moto l'Atac SpA finita in panne per eccesso di fusioni e overdose di dipendenti. Maurizio Basile, il manager chiamato da Alemanno a far ripartire l'azienda di via Ostiense, li ha impiegati a certificare il malessere seguito al frenetico gioco dei compattamenti e spacchettamenti con Met.Ro e Trambus. Non c'è consiglio municipale che non abbia ormai un suo rappresentante espressione vicina o indiretta di Atac. E questo da solo basterebbe a spiegare lo strano intreccio con la vita politica della città. I legami, le clientele, la parentopoli che risalirebbero addirittura ai trisavoli. Ma ora c'è poco da scherzare: la situazione è critica. «Abbiamo convocato la prossima settimana un CdA in cui faremo il punto al 31 ottobre 2010 - va subito al sodo Basile, 62 anni, napoletano, artefice in passato di altri salvataggi in extremis, esperto in liquidazioni (Italsanità) e privatizzazioni (Ente Tabacchi). Siamo ragionevolmente convinti che le perdite supereranno già ora un terzo del capitale sociale (300 milioni di euro, ndr) . Dovremo dunque convocare l'Assemblea ai sensi dell'articolo 2446 del codice civile».

E' ragionevole dunque parlare di una perdita di esercizio a fine 2010 vicina ai 120 milioni di euro?

«Si faccia il conto, non siamo lontani».

Con questi chiari di luna mantenere anche l'incarico di capo di gabinetto...

«... la fermo subito: domani presenterò le dimissioni e mi occuperò a tempo pieno di Atac. Ne ho già parlato col sindaco. Mi ha dato carta bianca. La missione è chiara: farne un'azienda "normale". Abbiamo avviato un'analisi comparativa con le altre aziende pubbliche del settore per capire come e dove intervenire. A fine gennaio presenteremo il piano industriale».

Cubista a parte, la parentopoli è imbarazzante, lo ammetta.

«Abbiamo affidato un'indagine interna al dottor Castaldo, uno dei componenti del collegio dei sindaci. Avrà il compito di verificare le procedure seguite nella selezione del personale negli ultimi 10 anni e in particolare le assunzioni degli ultimi 3 anni».

E la Praxi, pagata per assumere "raccomandati"?

«E' uno dei punti dell'indagine. Bisogna capire che ruolo ha svolto e tutto ciò che eventualmente emergerà sotto tutti i profili, giuridici, civilistici, juslavoristici e penali se ci fossero».

Il sindaco Alemanno ha parlato di provvedimenti per chi non risulterà in regola. Li licenzierete?

«Quella del sindaco è una dichiarazione di principio, prima dovremo aspettare la fine dell'indagine interna. E' un controllo che va fatto in alcuni casi su tre aziende diverse, vista la fusione. Non è semplice. Dovremo capire se si tratta di un problema isolato o di una vera patologia. Per questo il nostro lavoro viene filtrato da alcuni avvocati. Se emergeranno raggiri o falsificazioni di documenti è chiaro che i provvedimenti ci saranno. L'azienda deve ripartire».

Diciamo ripartire in tutti i sensi: 4000 corse in meno ogni giorno per guasti, traffico, mancanza di personale specializzato, etc, etc. Vuol dire a fine 2010, circa 4 milioni di chilometri/vettura in meno rispetto al contratto di servizio.

«Non mi meraviglierei se alle fine delle indagini emergessero numeri del tipo di quelli pubblicati dal Messaggero. C'è un'anzianità media della flotta di 7 anni e mezzo e questo non aiuta. Gli investimenti della Regione Lazio e in particolare del Comune di Roma, i due enti che potevano finanziarci, sono stati insufficienti. Questo sarà un punto principale del piano, una verifica sull'adeguatezza dei mezzi».

Nei depositi più importanti gli ex controllori hanno preso il posto degli ingegneri. Non sarà anche per questo?

«E' indubbio che la riqualificazione delle competenze tecniche del personale di periferia è un passaggio importante. Dobbiamo immaginare un recruiting di giovani. Porterà vantaggi a livello tecnico e un maggiore link con le indicazioni tecniche aziendali. Ma è chiaro che sarà importante anche valorizzare le competenze interne».

Mancano 200 autisti. Ogni autista fa almeno 10 corse al giorno. Anche per questo aumentano le attese alle fermate e si sospendono le ferie ai conducenti?

«E' tutto da verificare, ripeto. Ma già ora sono in grado di dire, rispetto al benchmark delle altre aziende del settore, che abbiamo ampi spazi di recupero della produttività. E' chiaro che sia per i macchinisti che per gli autisti in un certo arco di tempo le assunzioni ci saranno. Fa parte di quello che prima ho definito il processo di normalizzazione dell'Atac. Ma non posso ancora fare i numeri. Li faremo a gennaio quando ci metteremo intorno al tavolo con i sindacati».

E' vero che oltre alle assunzioni facili ci sono state anche le promozioni facili? E che molti autisti hanno chiesto di scendere dagli autobus per diventare impiegati?

«Stiamo verificando, tutta l'area del personale è oggetto di verifiche»

Anche i manager?

«E' ovvio che dovrò procedere ad alcune ottimizzazioni dell'assetto organizzativo e affidarmi a poche eccellenze manageriali. Abbiamo dato incarico a Spencer Stuart di valutare le prime 20 posizioni per verificare la rispondenza dei profili professionali con i ruoli che ricoprono e le esigenze dell'azienda. Ma questo è solo il primo step. Poi scenderemo al secondo livello e faremo le stesse verifiche».

Capitolo appalti. Com'è possibile che i disco freni per la metro B stavano per costare all'Atac una cifra 4 volte superiore al prezzo di mercato?

«Sono in corso indagini e non solo su questo appalto in particolare. Ma già prima che arrivassi io era stata avviata una verifica seria. Su questo punto e su altri con il presidente Luigi Legnani e con il CdA c'è la volontà di prendere decisioni in piena collegialità. E vista l'eccezionalità del momento ci stiamo riunendo una volta a settimana».

L'assessore alla Mobilità Sergio Marchi ha parlato di privatizzazione. Non è che l'hanno chiamata per questo?

«La legge impone che entro il 2011 l'azionista debba assumere una delibera di orientamento. Le strade sono due: o si decide il mantenimento in house del servizio, previa autorizzazione dell'Autorità garante della concorrenza, alla quale bisognerà dimostrare comunque la convenienza di una scelta del genere. O invece si va verso la cessione di una quota di minoranza con il coinvolgimento di privati. Io mi limiterò a riferire all'azionista. Ma sia in un caso che nell'altro la cosa più importante sarà rimettere i conti a posto e dare un'altra immagine dell'azienda».

A proposito. Chi gestirà la comunicazione?

«Io stesso, come ho sempre fatto. Anche in questo settore del resto ho notato un disordine complessivo e molte aree che dopo la fusione si sovrappongono fra loro».