

Forum Atac - «Più uomini in strada, meno in ufficio». Intervista a Roberto Diacetti (A.D. Atac Roma). «Se cambia il sindaco pronto a lasciare»

Se cambia il sindaco l'ad pronto a lasciare

«Io sono un manager, il mio contratto scade a giugno, ho la fiducia di Alemanno che mi ha nominato, ma potrei lavorare anche con un altro sindaco». Roberto Diacetti, amministratore delegato dell'Atac (società al 100 per cento di proprietà del Campidoglio), non teme il meccanismo di origine anglosassone dello spoil system, che colpisce spesso le aziende di proprietà pubblica, quando cambia il colore della guida politica dell'amministrazione. «Questa prerogativa della politica non mi scandalizza - dice Diacetti - anche se credo che, se un manager vale, possa restare al suo posto a prescindere dalla situazione politica». L'amministratore delegato è stato nominato a metà settembre dall'attuale amministrazione, che in primavera affronterà le elezioni comunali: potrebbe, in teoria, essere la prossima vittima dello spoil system. «In ogni caso offro la mia disponibilità a lasciare il mio incarico, quando si insedierà il nuovo sindaco - sottolinea l'ad di Atac - così come sono disponibile a continuare il lavoro anche oltre, se lo si riterrà opportuno».

Roberto Diacetti, amministratore delegato dell'Atac, lei si è insediato da tre mesi, crede che per i cittadini siano migliorate le cose?

«È un periodo che non siamo molto simpatici, paghiamo le inefficienze. Sappiamo che i nostri utenti sono molto stanchi di questi problemi. Quindi il mio obiettivo è far recuperare simpatia all'azienda».

E come si fa?

«La mia filosofia è il day by day. Ci sono interventi di medio o lungo periodo, ma i cittadini giustamente vogliono vedere risolti i problemi di tutti i giorni. Dobbiamo conciliarli con le questioni di bilancio, senza dimenticare che per il trasporto pubblico questo è il momento peggiore».

Facciamo un esempio concreto.

«I guasti. Adesso sono circa trecento al giorno, troppi decisamente. Per ovviare abbiamo comprato nuovi autobus, tra febbraio e luglio ne arriveranno circa trecento, essendo di recente costruzione non necessitano di manutenzione come i vecchi».

Quali sono le novità principali di questi nuovi mezzi?

«Un sistema di video-sorveglianza, un contatore di passeggeri automatica per poter intervenire da remoto sulla frequenza, ci saranno cabine chiuse per tutelare l'incolumità dell'autista e anche un microfono per comunicare con i passeggeri».

Per i disabili ci saranno problemi di accesso?

«No, togliamo la pedana elettrica che ha creato troppi disguidi, le facciamo meccaniche. Un sistema di

annuncio vocale, inoltre, agevolerà i non vedenti come sulla metropolitana».

Non sarebbe il caso di avere anche qualche nuovo tram?

«Sì, alcuni hanno cinquant'anni. Ma non abbiamo i soldi».

La manutenzione dei mezzi, e anche delle linee della metropolitana è un tasto dolente.

«In parte, come detto, questo è dovuto a una flotta obsoleta e una rete elettrica inadeguata. Così servono continui interventi che tamponano. Per cambiare servirebbero investimenti nel tempo che è difficile prevedere».

I problemi maggiori li avete però sulla B1 che certo non si può definire obsoleta.

«Non è così, superata una fase di avvio, che ha visto diversi intoppi, adesso il servizio va molto meglio».

Quando sarà aperta la prossima fermata, Jonio?

«Entro l'estate».

All'inizio del suo mandato disse che uno dei problemi che avrebbe voluto risolvere era la poca pulizia dei mezzi pubblici, a che punto siamo?

«Il mio piano è istituire due turni di pulizia delle vetture al capolinea».

Il costo biglietto è salito a 1,50 euro, la qualità del servizio non sembrerebbe aumentata.

«L'aumento era previsto dal piano industriale, ed è in linea con le altre città europee. Il discorso della qualità è giusto in teoria, ma per ottenerla dobbiamo avere i soldi per gli investimenti».

Lotta all'evasione?

«Serve più controllo. Per questo stiamo spostando dagli uffici alla strada alcuni tra gli amministrativi meno strategici».

Ma non si può mettere un bigliettaio sui mezzi

«Costerebbe troppo».

In quale misura contribuisce il Comune?

«Nel bilancio sono stati stanziati 40 milioni di euro per il 2012 e 40 per il 2013, con questi fondi avremo risultati».

Antonio Cassano, direttore generale dell'Atac, in tempi di investimenti magri come si fa manutenzione?

«Oltre a rinnovare la flotta abbiamo cominciato a spostare alcuni autisti alla manutenzione. Ci siamo

accorti che alcuni tra i nostri conducenti hanno esperienze da meccanico. In totale saranno 46, dobbiamo sviluppare le competenze all'interno della nostra azienda».

Roberto Diacetti, soprattutto in tempi così difficili, non sarebbe il caso di tagliare i tanti bonus ad personam dei vostri dipendenti?

«È una materia difficile, si tratta di superminimi previsti nei contratti, non si possono togliere così con un semplice provvedimento. Io ho adottato un altro metodo: ho chiamato personalmente tutti quelli che hanno un superminimo superiore ai mille euro e ho chiesto loro di ridurli del 30/40 per cento».

Che reazione ha ottenuto?

«Nove su dieci hanno detto sì».

Come li ha convinti a ridursi lo stipendio?

«Molti di loro avevano subito una pressione mediatica, comprensibile ma molto forte. Nessuno poteva obbligarli, però è chiaro che se vogliono avere un rapporto di fiducia con l'azienda è giusto venirsene incontro».

Parentopoli è un fantasma che aleggia ancora?

«Quello che chiamate parentopoli è in realtà una somma di casi specifici, di cui si deve occupare la magistratura. Ma non facciamo confusione, questi fenomeni non hanno nulla a che vedere con la qualità, buona o cattiva, del servizio».

La politica pesa ancora molto in Atac?

«Il Comune è il nostro azionista unico ed è giusto che la politica indichi gli indirizzi. Ma poi i manager devono fare i manager».

Come si snellisce il carrozzone Atac?

«La nostra grande sfida è la macrostruttura è lì che la nostra azienda deve dimostrare di essere orientata al business».

Come trasformerete l'azienda?

«Intanto ridurremo le direzioni, sono 22 e diventeranno 17, gestiscono troppa carta e non contribuiscono a sufficienza a far funzionare bene la nostra rete».

Altra accusa ricorrente: avete troppo dirigenti.

«Con questa operazione verranno ridotti».

Quanto pensate di risparmiare?

«Cinque milioni di euro».

I sindacati sono ancora così potenti all'interno dell'azienda?

«Abbiamo buone relazioni con le sigle dei lavoratori. Nelle ultime trattative loro hanno incassato un risultato: l'azienda resterà pubblica almeno fino al 2017. In cambio abbiamo ottenuto impegni sulla produttività».

Cosa significa?

«Che in seguito a un accordo i nostri operai e gli amministrativi lavorano di più a parità di salario».

L'evasione continua a pesare sui vostri bilanci, ma perché non mettete i biglietti sugli autobus come in tante città del mondo?

«C'è un problema di costi che secondo le nostre stime non sarebbero coperti dal recupero dell'evasione».

Perché saltano così tante corse sulla Roma-Viterbo?

«Vorremmo arrivare ad avere un solo macchinista come succede sulla Roma-Lido, mentre ora c'è anche un capotreno. In questo modo si ridurrebbero notevolmente le soppressioni delle corse».

A proposito di Roma-Lido, come va con la Regione?

«Abbiamo un credito di 150 milioni. Il contratto di servizio andrà rinnovato a gennaio, e per ora non sappiamo niente».

Il servizio di Trenitalia per raggiungere l'aeroporto di Fiumicino non è il massimo dell'efficienza: avete pensato di inserirvi in questa tratta?

«Premesso che siamo in una fase di risanamento e non di espansione, spero che in futuro Atac possa avere una partnership con Trenitalia».

Roma avrà mai una rete di metropolitane come quello delle altre città del mondo?

«La verità è che costano troppo, a causa delle condizioni orografiche della città. Ma questa è una sfida che va rivolta al governo, perché noi possiamo razionalizzare la spesa, ma i progetti così importanti devono nascere in un quadro nazionale».

Cosa chiede alla politica?

«La nostra è l'unica azienda che oltre ad avere le normali bacheche dei sindacati, ha anche le bacheche dei partiti. Dopo le elezioni vorrei che fossero tolte. Così si darebbe un segnale visivo concreto».

I cittadini quando vedranno gli effetti del suo operato?

«Incontriamoci fra un anno».