

Il primato dell'Atac - Römische Verkehrsbetriebe: Das verlotterteste Unternehmen Europas. "Azienda Tranvie ed Autobus del Comune di Roma", kurz ATAC. Fast 600 Busse existieren nur auf dem Papier, Gewerkschafter sammeln 111.000 Freistunden, und Milliarden Euro verschwinden im Nichts. ([Leggi l'articolo con la traduzione in Italiano](#))

Fast 600 Busse existieren nur auf dem Papier, Gewerkschafter sammeln 111.000 Freistunden, und Milliarden Euro verschwinden im Nichts. Die römischen Verkehrsbetriebe sind kaum zu sanieren - ein neuer Chef versucht es trotzdem.

Wenig Zeit? Am Textende gibt's eine Zusammenfassung.

Es mag in entlegenen Winkeln der Welt Firmen geben, bei denen es noch schlimmer zugeht. Für Europa ist das kaum vorstellbar. Das römische Verkehrsunternehmen "Azienda Tranvie ed Autobus del Comune di Roma", kurz ATAC, betreibt Busse und Bahnen, die sich durch minimale Sauberkeit und rekordverdächtige Unpünktlichkeit über viele Jahre einen Namen erarbeitet haben.

ATAC plant und überwacht zudem, als "Verkehrsagentur der Stadt Rom", so gut wie alles, was sich in der italienischen Hauptstadt bewegt. Vermutlich herrscht deshalb dort so häufig Chaos. Wenn es regnet, zum Beispiel, bleiben die U-Bahn gern stehen, weil sie schnell überflutet sind. Wer hätte auch wissen sollen, dass Wasser gerne nach unten läuft?

Die Busse kommen, auch wenn die Sonne scheint, nur sehr selten halbwegs pünktlich. Dafür halten dann oft gleich mehrere hintereinander. Alle sind schmutzig, im Sommer kochend heiß, im Winter schön frostig und zu jeder Jahreszeit Arbeitsort vieler Taschendiebe. Kein Wunder, dass die meisten Kunden deshalb ohne Ticket fahren. Nur macht der Laden so natürlich ständig Verluste. 1,5 Milliarden Euro Schulden sind schon zusammengekommen.

Vermisst: 600 Busse und vier Milliarden Euro

Seit Februar hat die Firma nun einen neuen Generaldirektor, Marco Rettighieri. Er will sich nicht nur als Saubermann profilieren, er spricht auch Dinge aus, die bisher tabu waren.

Von 1980 ATAC-Fahrzeugen, die auf dem Papier vorhanden sind, so der neue Chef, existierten nur 1410 tatsächlich. Wo die übrigen geblieben sind, weiß offenbar keiner. Ganz ungeniert sagt Rettighieri auch, dass die Busse im Schnitt zehn Jahre alt sind und etliche Millionen Kilometer römische Straßen hinter sich haben - und dass sie einen wahnsinnigen Reifenverbrauch haben.

Gut, der hat sich seit seinem Dienstantritt schon um zwei Drittel reduziert. Statt, wie üblich, 1500 Reifen, seien in diesem Jahr in gleicher Zeit nur 500 nötig gewesen. Und das offenbar nur, weil er jetzt die Belege sehen will. Dass der Reifenlieferant einem "zeitweilig freigestellten" ATAC-Mitarbeiter gehört, will der neue Chef auch nicht länger hinnehmen.

Die alteingesessene Führungselite im römischen Musterbetrieb reibt sich die Augen. Kleinkariert sei der neue Boss. Aufgeregt hat der sich auch darüber, dass ATAC in den vergangenen fünf Jahren insgesamt vier Milliarden Euro ausgegeben hat, darunter EU-Gelder aus Brüssel. Wofür eigentlich weiß heute

niemand mehr. Ja, warum auch? Weg ist weg.

Streik zum Fußball-Abend

Auch mit den Angestellten legt sich der neue Chef an. Insgesamt 12.000 ATAC-Beschäftigte kümmern sich um den Verkehr in Rom - meistens jedenfalls. Manche sind zeitweise für Gewerkschaftsbelange freigestellt. Das ist gewiss vernünftig. Aber weil es dort elf verschiedene Gewerkschaften gibt, einige mit kaum mehr als hundert Mitgliedern, sind auch die Freistunden entsprechend zahlreich. 111.000 findet die Spaßbremse an der Firmenspitze "nicht gerechtfertigt" und will da nun kürzen. Dagegen hat eine der Gewerkschaften, nur so zur Warnung, gleich einmal einen Streik ausgerufen. Am Montag vergangener Woche, abends, passend zum Fußballspiel Italien gegen Belgien. Das kam gut an.

Bei der Belegschaft besser als beim Chef. Der beugt sich nun trotzig über die Bücher der vielen Betriebskantinen sowie der firmeneigenen Ferienanlage in den Abruzzen und des ATAC-Strandbades in Ostia, mit Liegestühlen, Schirmen und Bewirtschaftung. Diese Anlagen, in denen viele Millionen umgesetzt werden, werden seit 42 Jahren von den bei ATAC vertretenen Gewerkschaften geführt. Die Verträge wurden regelmäßig verlängert, immer ohne Ausschreibung. Tradition, könnte man sagen. Aber Rettighieri stört sich auch daran.

Dabei ist der 58 jährige Professor, einst verantwortlich für den Bau der Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecke von Turin nach Lyon, danach in Mailand Generaldirektor der Weltausstellung Expo, gebürtiger Römer. Aber davon ist nicht mehr viel zu merken. Hat er doch alle Unterlagen, die er in den Betriebstresoren fand und die ihm merkwürdig vorkamen, der Staatsanwaltschaft übergeben.

Ermittlungen könnten Staatsaffäre auslösen

Wenn die tatsächlich "die Tür zur ATAC öffnet", prophezeit der sozialdemokratische Senator Stefano Esposito, würden die Akteure des "Mafia Capitale"-Skandals im Vergleich zum ATAC-Fall "zu Dilettanten schrumpfen". Denn die Millionen, die sich Politiker und Manager über das römische Mafia-Geflecht zugeschoben haben, seien dagegen kleine Fische.

Bei ATAC gehe es um andere Summen und andere Namen. Denn die Firma "war und ist der Geldschrank der Politik. Von allen. Keiner ausgenommen". Und der PD-Politiker weiß wohl, wovon er redet. Drei Monate lang, in der Endphase des im letzten Herbst geschassten Rom-Bürgermeisters Ignazio Marino, war Esposito im Rathaus der italienischen Hauptstadt für die Verkehrsbetriebe zuständig.

Viele in der Politik hoffen deshalb, die Staatsanwälte würden die Akten bald wieder schließen, um eine Staatsaffäre zu vermeiden. Dabei sind die Sorgen unbegründet. Alles, was der mutige neue ATAC-Chef jetzt preisgibt, das wissen die römischen ATAC-Fahrgäste doch längst, nur vielleicht nicht auf den Cent genau. Darüber reden sie doch, wenn sie an den Haltestellen im Regen ausharren, weil kein Bus kommt. Wenn sie aussteigen müssen, weil ihr Bus auf halber Strecke liegen bleibt. Das alles wissen die Römer doch. Seit Langem.

Das ist doch der Grund, warum sie am Sonntag Virginia Raggi gewählt haben, die Vertreterin der "Fünf-Sterne-Bewegung" des Ex-Komikers und Erfinders des "Leckt mich am Arsch"-Tages, Beppe Grillo. Als Absage an die real existierende Politik. Von rechts bis links, von Berlusconi bis Renzi, keiner

ausgenommen.

Grillo und seine römische Bürgermeisterin müssten eigentlich 12.000 Kerzen anzünden - für jeden ATAC-Beschäftigten eine.

Zusammengefasst: Die römischen Verkehrsbetriebe ATAC sind ein italienisches Musterbeispiel für Korruption und Vetternwirtschaft. Der Unmut der Bürger, die auf die Busse und Bahnen angewiesen sind, ist ein Grund für den Sieg der Fünf-Sterne-Bewegung bei der Bürgermeisterwahl in Rom. Der neue ATAC-Chef räumt jetzt in der Firma auf, legt sich mit allen Beteiligten an und hat sogar die Staatsanwaltschaft eingeschaltet.

