

## Arriva Mortillaro e tra i lavoratori Atac prevale la diffidenza

Un gradimento dimezzato per Felice Mortillaro, messo da Rutelli e Tocchi alla guida dell'Atac e del Cotral. All'indomani della nomina, la parola agli autisti, agli operai e ai sindacalisti del deposito Atac di Tor Sapienza. I pareri sul personaggio sono discordi. C'è chi dice: «È un nemico dichiarato della classe operaia». E chi spiega: «È l'uomo giusto per tagliare i rami secchi». Un tranviere: «Un usciere non può soltanto comprare le sigarette al funzionario».

MARISTELLA IERVASI

«Mortillaro è un industriale, noi siamo operai. Possiamo essere sulla stessa lunghezza d'onda? Il falco della Confindustria, fresco di nomina, non piace a tutti gli addetti ai lavori. Autisti di bus, tramvieri e operai dei depositi Atac di Tor Sapienza e Porta Maggiore non fanno mistero delle loro preoccupazioni. C'è chi dice: «Speriamo che non faccia la ristrutturazione sulle spalle dei lavoratori! E chi invece allarga le braccia e spiega: «A mali estremi... Un grande manager riuscirà senz'altro a mettere l'azienda sulla giusta via, la riporterà a galla. Ha tanti rami secchi... Ho fiducia. Rutelli ha dimostrato che sono saltati i giochetti politici. Infatti, non ha scelto un pidlessino. Non ci resta che attendere e leggere il programma del nuovo presidente».

Un gradimento dimezzato, dunque, per Felice Mortillaro. Non si è ancora seduto alla guida dell'Atac (e Cotral ad interim) e già Mortillaro è diventato una leggenda. Il suo passato di «duro» è sulla bocca di tutti. Se ne parla ovunque: ai capolinea di tram e bus, nei ritrovi del personale Atac, lungo i corridoi delle quattordici rimesse che fanno capo alla municipalizzata. C'è chi fa passare per farina del suo sacco la biografia del personaggio letta sui quotidiani del mattino. Chi parla per sentito dire

chi dice semplicemente: «È un signor nessuno per quanto mi riguarda. Vigherò sui suoi passi. Ma diamogli il tempo». Giancarlo Abrizzi, fa il sindacalista Cgil presso il deposito di Tor Sapienza: «Come soluzione mi sta bene - dice - C'è bisogno di rimettere ordine. Basta con le collocazioni di comodo e i settori gonfiati a scapito di altri carenti. In tanti anni non siamo stati capaci di creare i presupposti per far camminare al meglio l'azienda. Ne paghiamo le conseguenze. Come sindacalista però non nascondo qualche timore: l'ondata manageriale in una azienda pubblica... Mortillaro opererà dei tagli? Gli esuberanti che fine faranno? Più esplicito Renato Antonelli, della Cisl: «È un dichiarato nemico della classe operaia. Lo conosciamo per i suoi trascorsi, vedi Confindustria». E Giuseppe Ceccconi, delegato Cgil: «Mortillaro non gode certo della mia simpatia».

Vanni Martini è un autista Atac arabiattissimo. Dice: «Un uomo che taglia il treno dei pendolari procurerà danni alla mobilità urbana. E guarda caso chi ci tocca come presidente? Il pugno di ferro della Confindustria, l'uomo che ha abolito il treno Fs. Basta, non mi faccia dire altro - sbotta poi il dipendente - devo andare dal barbiere». Così, poggia la tazzina sul bancone del bar interno al depo-



Un autobus nel traffico del centro

Foto: Rodrigo Pais

sito di Tor Sapienza ed esce di corsa. Nell'androne c'è un gran movimento di gente. Un operaio si avvicina, vuole dire la sua sulla candidatura Mortillaro. Si chiama Domenico Vitale, ha 57 anni, e da 20 nel reparto manutenzione. Spiega: «Felice Mortillaro ha una esperienza valida alle spalle. La mia grande preoccupazione, però, è che lui non conosca a fondo le problematiche dell'azienda. Che bisogno c'era poi di accumulare guai su guai? Il Cotral sta peggio di noi». L'operaio ha già pronto un suggerimento per il futuro presidente Atac: spostare gli sfasciacarrozze oltre il Gra e in quelle aree creare dei grandi parcheggi per le auto private, colle-

gate con capilinea di bus e attrezzati con bagni pubblici e distributori di benzina».

Porta Maggiore, ore 11 di ieri. Un ispettore Atac (che vuole restare anonimo) si dichiara contento della soluzione Mortillaro, ma nel contempo è sorpreso: «Ha fatto il colpaccio: Atac-Cotral-Fs. È un risparmio grosso per gli uffici di progettazione. Le aziende di trasporto del Lazio verranno finalmente messe nelle condizioni di lavorare. E forse non ci saranno conflitti di competenza. L'incarico che Rutelli e Tocchi hanno affidato a questo personaggio non è indifferente: creare un unico punto di riferimento per il trasporto è proprio quel-

lo che ci vuole». Secondo l'ispettore Atac, Mortillaro è l'uomo giusto per risanare le piaghe delle aziende speciali di trasporto di Roma e Lazio, purché riesca ad estirpare la fitta rete di affari e clientele che hanno contraddistinto le passate gestioni e offra ai cittadini servizi più efficienti. Come la razionalizzazione di uomini e mezzi per il notturno e la domenica e il biglietto unico Atac/Cotral «per non sentire le lamentele dei turisti». Sergio, tranviere, l'interrompe: «Mortillaro potrebbe risolvere il problema delle collocazioni non idonee. Che senso ha mettere un usciere al piano e utilizzarlo solo per comprare il giornale o le sigarette al funzionario?»

## Se un'azienda in deficit viene affidata al Suslov della Confindustria

BRUNO UGOLINI

Una volta i «rossi» dicevano: «Addàveni Baffone...». Ora dicono: «Addàveni Mortillaro...». La battuta, auto-ironica, è il primo commento di un tramviere, raccolto al volo. È riferita alla candidatura, da parte della giunta Rutelli, di Felice Mortillaro quale presidente dell'Atac, la disastrosa azienda dei trasporti urbani capitolini.

Il fatto è che il professor Felice Mortillaro, attuale presidente della Federttrasporti, un ramo della Confindustria, nonché condirettore delle Ferrovie dello Stato, gode di una fama ereditata dai tempi dell'autunno caldo operaio. Quando fronteggiava, a nome degli imprenditori metalmeccanici, i Lama, i Trentin, i Garavini. Ma quelli erano tempi d'oro per operai e impiegati e il professore, tra le sue doti, aveva anche quella di saper perdere e di firmare accordi, contratti. Il suo nome continua ad evocare poteri taumaturgici, un po' anche per quella sua fama di ammazza-operai, per quella sua immagine di «falco». L'uomo in realtà, battezzato anche il Suslov della Confindustria per il bagaglio culturale di cui è portatore, ha forse dato il meglio di sé quando ha cominciato ad occuparsi di servizi, trasporti, cittadini.

Ora che cosa farà Mortillaro all'Atac, ammesso che la candidatura diventi operativa? La situazione è tragica, dice Rutelli. E basta provare - ovvero prendere l'autobus - per credere.

Raccontate ad un romano che in una media città settentrionale come Brescia i tabelloni elettronici alle fermate vi informano del prossimo arrivo dell'autobus. Vi guarderà come un marziano. I trasporti pubblici romani viaggiano ad una media oraria di otto chilometri nelle ore normali, due chilometri e mezzo nelle ore di punta. Un ritardo che costa 50 miliardi di più all'anno. Fai prima con una corsetta a piedi. Il deficit è inarrestabile, gli sprechi sono enormi. Che cosa fare? Qualcuno ha detto che per pareggiare i conti bisognerebbe portare il biglietto di una corsa a cinquemila lire. Sembrirebbe, francamente, uno sproposito. E allora ricorrere alla cassa integrazione anche nei servizi pubblici? È questa, un'antica richiesta dello stesso Mortillaro. Non sembra possa essere il caso dell'Acotral. Qui non c'è un mercato che non tira, qui non pare ci siano troppi autobus e troppi conducenti. Semmai troppa gente inutilizzata o utilizzata male, dicono ad esempio i sindacati. Troppi sono gli autobus parcheggiati, nelle varie rimesse, per guasti vari. Sono in media il 12 per cento rispetto a quelli che circolano. Eppure sui 25 mila dipendenti tra Acotral e Atac, almeno 8 mila sono operai addetti alla manutenzione. Eppure questa stessa manutenzione è appaltata in larga misura ai privati.

Il professore avrà delle belle gatte da pelare. Aveva del resto lui stesso posto, qualche tempo fa, fra le altre, questa domanda: «...Chi pagherà... per l'annichimento dei pubblici servizi - trasporti, sanità, televisione, previdenza - che, simile agli idoli di un film di Fritz Lang, chiedono sempre nuove vittime sacrificali, senza placare la loro ira?». Già, chi pagherà per l'inefficienza? Auguri, professore.

# Simi-Car offre il massimo!

## Fiesta Cayman Blue

### a £. 13.970.000

Prezzo bloccato solo per 37 unità e solo fino al 31 gennaio



### Equipaggiamento di serie

- Motore 1.1i e 1.3i allo stesso prezzo
- Chiusura centralizzata
- Alzacristalli elettrici anteriori
- Consolle centrale
- Parasurti in tinta con la carrozzeria
- Vernice metallizzata
- Sterzo VRS a rapporto variabile
- Sensore FIS antincendio
- Piantone sterzo collassabile
- Volante ad alta sicurezza
- Schienale posteriore frazionato
- Apertura bagagliaio dall'interno
- Avvisature acustico luci accese
- Specchi a comando interno
- Vetri posteriori a compasso
- Contagiri e cristalli atermici
- Interni in velluto rubic
- Barra stabilizzatrice anteriore

Tutto compreso chiavi in mano

## Scegli la sicurezza Ford. Scegli la garanzia Simi-Car.



**Simi-Car** Ti da di più e ti aspetta per dimostrartelo in:

Via Achille Vertunni, 52/72 telefono 06 - 2295550 ( r.a.) - G.R.A. Uscita 15 - Piazza Roberto Malatesta, 8/10 telefono 06 - 2147713 - 2147717

E NEL NUOVO PUNTO VENDITA DI LARGO FEDERICO DELPINO, 17/18 TELEFONO 06 - 2570036 - 2570044