

IL DOSSIER LA SOCIETÀ

Atac, l'eden dei permessi

In un anno 111 mila ore per i distacchi sindacali

Roma, le gomme comprate da un dipendente dell'azienda

di **Sergio Rizzo**

Ci sono fatti che non possono accadere in un'azienda. Perché se accadono, quella non è un'azienda normale. L'Atac, per esempio. Può un suo dipendente in aspettativa dirigere la ditta privata che le fornisce gomme per milioni di euro l'anno? Il fornitore dell'Atac in questione si chiama Gommeur e il funzionario dell'Atac che la dirige è Roberto Alvitì: da tempo in aspettativa per «motivi personali». Incredibile. Ma non come la reazione di incredulità del Nostro davanti alla lettera che preannunciava il suo licenziamento: «Perché mi mandate via»? Ben altre domande suscita però questa storia. Quanti suoi colleghi sapevano? E perché non hanno mai parlato?

Tanto basta per dare l'idea della mostruosità della missione che il nuovo direttore generale Marco Rettighieri si è interstardito a compiere: ristabilire alcune regole elementari. L'Atac è la municipalizzata più grande del Paese. Ha 11.871 dipendenti. Numero pari a quasi metà degli operai Fiat in Italia. E in nessun'altra azienda pubblica l'impasto fra interessi affaristici, potere sindacale e interferenze politiche si presenta così torbido. Al punto da costituire un partito trasversale, dove non c'è destra né sinistra: perché la ragione sociale è la difesa di interessi e privilegi a spese dei contribuenti. Il dossier che il senatore democratico Stefano Esposito, ex assessore alla mobilità della giunta di Ignazio Marino, ha spedito al procuratore della Repubblica di Roma dopo averlo ricevuto anonimamente contiene cose spaventose.

Cominciando proprio dalle gomme. Nel periodo 2013-2015, a fronte di un contratto full service per un importo di 8 milioni 797.860 euro, l'Atac ne ha sborsati 16 milioni 758.257. Il doppio. Motivo? Dice l'audit interno che per un parco di circa 12 mila pneumatici in tre anni ne sono stati sostituiti 11.400 per usura e ben 15.371 per rottura. Le strade di Roma sono una groviera disastrosa, lo sappiamo. Ma questi numeri, sostengono gli ispettori, destano comunque serie perplessità in rapporto alle percorrenze medie dei bus, 45 mila chilometri l'anno: un terzo della durata media di 130 mila chilometri offerta dal fornitore in sede di gara. Perplessità destinate ad aumentare considerando come «nel solo ultimo anno precedente al rinnovo contrattuale», ovvero il 2012, «erano già state sostituite 10 mila gomme per usura e 8.500 per rottura». Per non parlare dell'acquisto di 4.800 gomme termiche e dei 337 nuovi autobus entrati in esercizio nel periodo, comprensivi di altri 2.500 pneumatici già pagati con il mezzo e per i quali è stato pagato anche il relativo canone full service.

E i distacchi sindacali? Nel relativo corposo capitolo del dossier si racconta che nel 2015 sono state concesse 111.664 ore di «agibilità sindacali», ben 11.283 più del monte a disposizione. E che quest'anno, considerando anche i permessi retribuiti, si dovrebbe toccare quota 131 mila, corrispondenti al lavoro di 82 persone, con un costo per l'azienda di 3 milioni 772 mila euro. Ciliegina sulla torta: «Risultano inoltre in distacco continuativo presso due sindacati, Cgil e Cisl, tre dipendenti per i quali non vi è alcuna

giustificazione a partire dal 2015, in seguito all'interruzione del rapporto associativo dell'Atac con Asstra (l'associazione delle aziende di trasporto, ndr)».

Altrettanti sono poi distaccati al dopolavoro, che in un'azienda così poco normale non poteva che avere una funzione anormale. Un'esagerazione? Non esiste al mondo azienda pubblica o privata dove il servizio di mensa sia gestito da un dopolavoro: cioè dai sindacati. Tranne, naturalmente, l'Atac. Tutte le 18 mense qui sono gestite dai sindacati, che per questo servizio incassano dall'azienda circa 4,2 milioni l'anno. Più 2 euro e dieci centesimi pagati da ciascun dipendente per ogni pasto. L'Atac mette anche a disposizione gratis i locali, paga luce, gas, pulizie e tassa sui rifiuti. Il dopolavoro gestisce pure i bar aziendali e 151 distributori di bevande e snack. Da quale contratto derivi questa singolarissima rendita di posizione, non è dato sapere. Si sa solo che tutto nasce nel 1974, ma carte non ce ne sono. Né esiste rendicontazione dei pasti effettivamente distribuiti.

Ci fermiamo qua. Limitandoci a suggerire ai vari candidati sindaco maggiore cautela in certe dichiarazioni, tipo quella secondo cui l'Atac dovrebbe essere «un fiore all'occhiello» della Capitale. E a chi insiste sul tabù della proprietà municipale, per la paura di perdere voti, ricordiamo che se si vuole risanare un'azienda ridotta così serve innanzitutto un coraggio da leoni. Certo non la difesa, che invece quasi tutti pare abbiano a cuore, dello status quo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





ATAC

L'Atac è la concessionaria del trasporto pubblico di Roma e di alcuni Comuni della città metropolitana e della provincia di Viterbo. Ogni giorno garantisce una media di circa 4 milioni di spostamenti nella capitale. Fondata nel 1909 come Aatm, Azienda Autonoma Tramviaria Municipale, diventa definitivamente Atac il 9 agosto 1944

I conti

I contributi dell'Atac al Dopolavoro

In euro	2013	2014	2015
Gestione mensile	3.820.634	3.773.845	3.795.568
Attività sociali	321.028	321.028	321.028
Manutenzione ordinaria mensile	70.237	70.237	77.813
Totale	4.213.912	4.167.124	4.196.424

I distacchi sindacali aziendali nel 2015

100.382

Monte ore a disposizione

111.665

Totale frutto

11.283

(11,2%)
Saldo negativo

Gestione pneumatici

(affidata alla Gommeur srl)

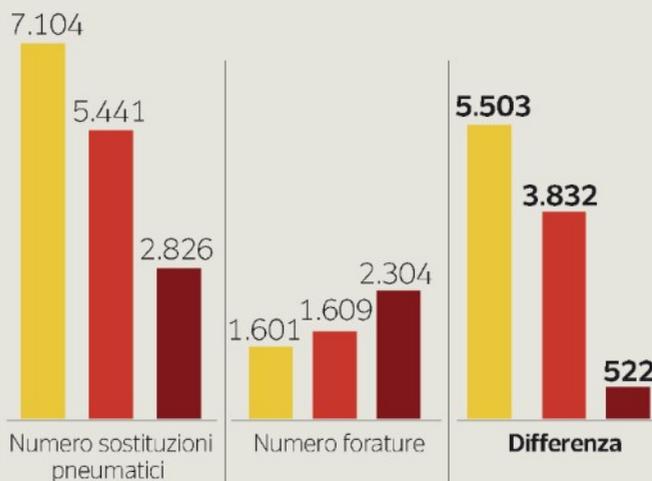
8.797.860 euro

Costo contratto triennale

16.758.257,68 euro

Pagamenti eseguiti

■ 2013 ■ 2014 ■ 2015



d'Arco