

LA STORIA

Atac, il club
dei raccomandati

CARLO BONINI

ESISTE un luogo della pubblica amministrazione dove la furbizia è la regola, lo sperpero e il saccheggio di risorse un mantra, il consociativismo clientelare della politica e dei sindacati il cemento che da

quarant'anni li tiene insieme. È l'Atac, l'Azienda municipalizzata dei trasporti di Roma, tra le più grandi d'Europa. Numeri da tribunale fallimentare, un livello di disservizio che non ha eguali in Italia, 11 sigle sindacali, ma una straordinaria forza.

A PAGINA 3

Il caso. Dopo lo sciopero la sera della partita della Nazionale parla il direttore generale Rettighieri: "Da quando sono arrivato calati i furti nei depositi e ridotto di due terzi il consumo di gomme"

Lo scandalo infinito dell'Atac "Così è diventata il bancomat dei politici e dei sindacalisti"

Tra dipendenti
e familiari l'azienda
alle elezioni può valere
70mila preferenze

Ogni anno 111 mila ore
di distacchi sindacali non
giustificati: un danno di 5
milioni di euro

CARLO BONINI

ROMA. Esiste un luogo della pubblica amministrazione dove la furbizia è la regola, lo sperpero e il saccheggio di risorse un mantra, il consociativismo clientelare della politica e dei sindacati il cemento che da quarant'anni li tiene insieme. È l'Atac, l'Azienda municipalizzata dei trasporti di Roma, tra le più grandi d'Europa. Numeri da tribunale fallimentare — 12 mila dipendenti, 1 miliardo e 500 milioni di euro di debito, 80 milioni di rosso nel 2015, un parco automezzi "teorico" di 1.410, con un'età media di dieci anni e qualche milione di chilometri — un livello di disservizio che non ha eguali in Italia, 11 sigle sindacali (alcune non raggiungono i 100 iscritti), ma una straordinaria forza. Da sola, Atac, con i suoi dipendenti, le loro famiglie e famigli, il suo indotto di fornitori, vale al mercato della politica tra le 60 e le

70 mila preferenze. Vale, per essere chiari, l'elezione di un sindaco al ballottaggio.

Anche per questo, i tre sindacati maggiori — Cgil, Cisl, Uil — e con loro l'Ugl, da settimane, sono in fibrillazione. In un abbraccio contro natura tra sigle di destra e sinistra, con la sponda di un ex assessore ai trasporti e ora senatore di Forza Italia, Francesco Aracri, hanno deciso di dare la spallata al marziano che, da poco più di tre mesi, in assoluta solitudine, ha sfidato il moloch chiamando le cose con il loro nome. Un ingegnere per bene, Marco Rettighieri, nominato direttore generale dell'Azienda nel febbraio scorso e dipinto dalla narrativa aziendale come un padrone delle ferriere ostile alle "maestranze", un «liquidatore fallimentare». Nel passato di Rettighieri ci sono le Ferrovie (è stato direttore generale della Tav Torino-Lione e quindi responsabile del progetto della stazione Tiburtina a Roma) e la direzione

generale dell'Expo. Nel presente, un'azienda che racconta così: «In Atac ho trovato il malaffare. Perché Atac è sempre stato il bancomat delle forze politiche e sindacali di questa città. Quando sono arrivato ho aperto i cassetti e quello che ho trovato l'ho portato alla Procura della Repubblica. Non me lo perdonano».

In quattro mesi, Rettighieri ha rimosso quattro dirigenti di vertice. Ha scoperto che sull'Azienda pesano 111 mila ore di distacchi sindacali non giustificate (solo la Cisl ne conta oltre 6 mila), con un danno di 5 milio-



ni di euro l'anno. Ottenendo come risposta dal segretario dell'Ugl Fabio Milloch (tra i sindacalisti messi in mora e con la busta paga sospesa, dal momento che la sua di sigla sindacale ha 1.861 ore di distacchi non giustificati) uno sciopero la sera della partita Italia-Belgio. Rettighieri ha fatto di peggio. Ha messo il naso nel potentissimo "dopolavoro aziendale" che, in forza di un accordo sindacale del 1974, rinnovato nel 1978 e quindi nel 2010, ha da 42 anni la gestione, senza gara, delle mense aziendali (5 milioni di euro l'anno), oltre a uno stabilimento balneare in concessione ad Ostia e un centro di soggiorno di proprietà a Roccaraso. «In quel dopolavoro, tanto per dirne una, uno degli ultimi assunti è stato il cugino di un sindacalista della Cisl che è nel collegio dei sindaci», osserva Rettighieri. «E in quel dopolavoro — prosegue — tanto per dirne un'altra, fino al mio arrivo non era possibile avere il riscontro cartolare di quanti pasti venivano effettivamente serviti ogni giorno».

Negli ultimi cinque anni, Atac ha bruciato 4 miliardi e mezzo di euro arrivati da Comune e Regione, ma nessuno sa come siano davvero stati spesi. È un fatto che dopo l'arrivo di Rettighieri e la decisione di mettere le telecamere a circuito chiuso in tutti i depositi di mezzi, il numero di furti di materiale sia precipitato, consentendo di cominciare a riassorbire una voce di costo che ha sin qui pesato per circa 10 milioni di euro l'anno, perché a tanto ammontava il saccheggio. Così come è un fatto che, dal febbraio scorso ad oggi, improvvisamente il consumo di gomme che venivano sostituite sui mezzi si sia ridotto di due terzi. Da 1.500 pneumatici a quadrimestre a 500. «Ho provato a fare qualche domanda sulle ragioni per cui ci fosse questa moria di pneumatici — dice Retti-

ghieri — Nessuno mi ha saputo rispondere. Così come nessuno riusciva a spiegarmi per quale diavolo di ragione le ruote dei convogli della Metro A si usuravano inspiegabilmente più di quelli della Metro B. Da ingegnere, ho controllato i binari e ho scoperto che quelli della linea A richiedono delle rettifiche. Un controllo banale, l'Abc per chiunque lavori sul ferro. Ma non in Atac».

Del resto, in Azienda anche l'assenteismo è un mistero glorioso. Sulla carta, tutti presenti. In concreto, molti con il doppio lavoro. «Le racconto una storia per farle capire — dice ancora Rettighieri — Da quando sono arrivato ho due abitudini. Sono il primo direttore generale che va al lavoro con la propria macchina e sono il primo direttore generale che, in incognito, gira per depositi, uffici, mezzi. Bene, mi sono presentato a uno dei più grandi depositi che abbiamo in città. Vedo che la sbarra è alzata, cosa già di per sé non corretta, e noto una macchina di servizio con quattro dipendenti a bordo che esce. Vado alla porta carraia e chiedo all'addetto chi fossero quelli che erano usciti e quali fossero le ragioni di servizio. Mi viene risposto che chi è alla porta non è tenuto a fare domande».

Nessuno sa se e per quanto tempo ancora Rettighieri resisterà. Chi al contrario scommette su cosa accadrà è il senatore piemontese del Pd Stefano Esposito, per tre mesi assessore ai trasporti nella fase terminale della giunta Marino, primo kamikaze di Atac prima dell'arrivo del nuovo direttore generale. Oggi dice: «Quando e se la Procura di Roma aprirà la botola di Atac, Buzzi, Carminati e Mafia capitale sembreranno dei dilettanti. È stata ed è il forziere della politica. Tutta. Nessuna esclusa. Vecchia e nuova».