

# IL BUIO DOPO RETTIGHIERI

di **Sergio Rizzo**

**L**a controffensiva sindacale è pronta: un presidio davanti alla sede dell'Atac per chiedere

all'azienda di restituirgli il maltolto. Ovvero, la gestione delle 18 mense che per quarant'anni era stato affidato al dopolavoro. Caso unico al mondo, era una dorata riserva sindacale cui l'Atac corrispondeva 4,2 milioni l'anno, più 2,10 euro a dipendente per ogni pasto consumato, e più luce, gas, acqua e locali gratis. Una riserva che si era negli anni estesa prima ai bar aziendali e poi alle 151 macchinette distributrici di snack e bevande, che l'ex direttore generale Marco Rettighieri

aveva abolito giusto prima dell'arrivo della nuova giunta: e potete immaginare le reazioni dei sindacati. Uscito di scena lui, insieme all'ex assessore al Bilancio Marcello Minenna, è tempo di restaurazione. Come dimostra il fatto che i vecchi dirigenti dell'Atac, che Rettighieri aveva messo da parte, sono tornati in auge. Mentre il servizio continua a essere quello che è: un disastro. E se per questo non si può mettere la croce addosso a chi è arrivato da poche settimane, tuttavia è

netta la consapevolezza che non esista la consapevolezza che l'azienda assomiglia sempre più al Titanic in vista dell'iceberg. Eppure i segnali sono inequivocabili. Ieri un ordine del giorno che ha unito destra e Pd sull'eventualità di spalancare all'Atac le porte dell'amministrazione straordinaria ha ricevuto il parere positivo del governo: con il risultato di far infuriare i grillini, che hanno denunciato il complotto destinato alla privatizzazione.

continua a pagina 2

## La provocazione politica

### Se il governo si dice «favorevole» all'amministrazione straordinaria

SEGUE DALLA PRIMA

**I**n realtà questo altro non è che una semplice provocazione politica. Ma dalle implicazioni assai più rilevanti del tentativo di mettere all'angolo il Movimento 5 stelle su una faccenda così delicata. Nessuno pensa davvero a un'eventualità come l'accesso dell'Atac alle procedure dell'amministrazione straordinaria previste dalla legge Marzano. Quanto alla privatizzazione, vista la situazione in cui versa l'azienda, solo un pazzo potrebbe oggi pensarci seriamente. La verità è che in campo c'è concretamente una sola opzione, quella delle Ferrovie dello stato di cui si

parla ormai da tempo. E qui si apre una partita mica da ridere. Perché la prospettiva di uno spezzatino, con alcuni pezzi assorbiti dalla compagnia ferroviaria di stato, come la Roma-Lido o la Roma-Viterbo (soluzione con sostenitori nella Regione Lazio, che ha i cordoni della borda del contratto di servizio) non è da escludere. Mentre invece lo è l'ipotesi che il governo Renzi possa sborsare un miliardo per risanare il trasporto pubblico della capitale come ha chiesto la sindaca Virginia Raggi. Che questa partita sarà costretta a giocarla tutta in difesa.

**Sergio Rizzo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA.