

Rettighieri: «Pronto a lasciare In Atac ancora troppi sprechi». I tedeschi: «È la peggiore azienda d'Europa»

Più che un passo indietro, è un passo di lato quello che formalizzerà oggi l'amministratore unico di Atac, Armando Brandolese, quando spedirà una lettera in Campidoglio per comunicare che sia lui che il direttore generale della partecipata dei trasporti, Marco Rettighieri, «mettono il mandato a disposizione della nuova amministrazione comunale». Un semaforo giallo, in attesa che il neo-sindaco Raggi decida se accendere la spia rossa oppure la verde.

Attenzione: non sono dimissioni vere e proprie, come è accaduto in Ama per il presidente Daniele Fortini e per l'intero cda. Altra storia: in quel caso, si trattava di incarichi voluti dalla vecchia giunta Marino. Un'era polita fa. Sia Brandolese che Rettighieri sono due tecnici, chiamati dal commissario Tronca a rimettere in sesto la municipalizzata dei trasporti (12mila dipendenti, 70 milioni di perdite nel 2015, oltre 30 milioni di rosso stimati per il 2016). Ecco allora che la lettera che verrà protocollata tra oggi e domani a Palazzo Senatorio, ha più il sapore di «un gesto di garbo istituzionale verso il nuovo sindaco», come ha confidato Rettighieri ai suoi collaboratori. Convinto che la situazione dell'azienda sia «estremamente delicata» e che, a prescindere da chi sarà sulla tolda di comando, bisognerà proseguire nel «percorso di risanamento che è stato avviato». Risanamento non solo nei conti, ma anche nelle dinamiche interne, nel consociativismo tra politica e sindacati che qualche sigla, con il cambio della guardia in Campidoglio, ora spera di ripristinare.

«STRADA LUNGA» «In questi mesi abbiamo fatto tanto dal punto di vista della legalità», ragionava ieri con il suo staff Rettighieri, sempre al suo posto nell'ufficio all'ottavo piano di via Prenestina. Certo il clima in azienda è difficile. Appena il nuovo diggì ha aperto un'inchiesta interna che fa prefigurare una nuova Parentopoli (350 dipendenti assunti a chiamata diretta sono risultati imparentati con i sindacalisti), le sigle confederali hanno sospeso le relazioni industriali con il management. «Ma i sindacati devono tornare a fare il loro lavoro», ha detto più volte il diggì, deciso a non mollare la presa su operazioni che considera «essenziali» per rimettere in carreggiata un'azienda che entro il 2019 dovrà essere competitiva tanto da vincere il nuovo contratto di servizio, che per la prima volta verrà messo a gara.

E su questo versante «c'è ancora moltissimo da fare, la bonifica è solo all'inizio». Due giorni prima delle elezioni, al sistema dei sindacali è stato inferto un altro colpo: Rettighieri ha disdetto un vecchissimo accordo con Cgil, Cisl e Uil che per quarant'anni ha consentito ai confederali di gestire il Dopolavoro aziendale, attraverso una società a loro collegata. Un business milionario (oltre 4,2 milioni nel 2015) ora all'attenzione della Procura, per amministrare mense, distributori automatici, strutture sportive senza nessun contratto vero e proprio e soprattutto senza controlli sui servizi effettivamente resi. Atac, dal 1974 in poi, ha sempre pagato al buio, a piè di lista.

«CASSETTI DA APRIRE» Proprio per la sua battaglia agli sprechi, Rettighieri ha incassato prima del voto l'apprezzamento del presidente dell'Anticorruzione, Raffaele Cantone, che ha parlato del diggì Atac come di «una persona efficiente, a cui bisogna dare tempo per far funzionare una macchina complicata». Ora però spetterà al nuovo sindaco decidere. «Io continuo a lavorare - ha detto l'ex manager Expo ai suoi - ma solo se avrò l'amministrazione dalla mia parte. Di cassette da aprire, qui, ce ne sono ancora tanti». Come a dire: c'è ancora bisogno di chi li apra senza timori.

I tedeschi: «È la peggiore azienda d'Europa»

Per riuscire a trovare una società di trasporto peggiore dell'Atac bisogna armarsi di pazienza e cercare «in

qualche angolo remoto della terra, ma difficilmente in Europa». A vergare il giudizio, non proprio lusinghiero, sull'azienda del trasporto pubblico della Capitale è il settimanale tedesco Spiegel, che nella sua edizione online ha dedicato un lungo (e impietoso) reportage alla partecipata del Campidoglio. «L'Atac di Roma da anni è un esempio per la sporcizia e per i ritardi record dei suoi mezzi», si legge nell'inchiesta che sottolinea, fra l'altro, che dei 1.980 mezzi che l'azienda ha sulla carta ne circolano solo 1.400. «E nessuno sa dove stanno gli altri». Il reportage dà conto del «difficile lavoro» avviato dal direttore generale Marco Rettinghieri «che ha portato le carte alla magistratura». E ricorda anche «lo sciopero proclamato dai lavoratori in coincidenza con la prima partita della nazionale di calcio agli Europei di Francia».

