

## La giostra degli sprechi Così Atac fa solo debiti

DANIELE AUTIERI  
SALVATORE GIUFFRIDA

**O**GNI mattina i 100 supervisori di Atac, sparuto gruppo di supereroi chiamati a controllare i furbetti senza biglietto in una città di quattro milioni di abitanti, timbrano il cartellino in un appartamento di 180 metri quadri in via Volturmo. Un ufficio dove lavorano 3-4 persone e che l'azienda affitta a 98.000 euro l'anno, oltre 8.000 euro al mese.

SEGUE A PAGINA 11

# Sprecopoli Atac uffici in affitto per tre impiegati e palazzi vuoti

## Così l'azienda produce solo debiti tra clientele, privilegi e mezzi vecchi

IL DOSSIER  
DANIELE AUTIERI  
SALVATORE GIUFFRIDA

<DALLA PRIMA DI CRONACA

**N**ON troppo lontano da lì, nel deposito Graniti, quartier generale della nuova metro C, la stessa Atac possiede un'intera palazzina che rimane inutilizzata e dove potrebbero essere allestite 180 postazioni lavoro.

Paradossi di un pachiderma che continua a battere cassa al suo padrone senza riuscire a rallentare l'emorragia interna che da anni succhia via risorse e credibilità.

Cambia il management, muta l'indirizzo politico, la regola rimane la stessa: risparmiare dove non si deve, sprecare

quando si può. E così neanche l'ormai ex-direttore generale Marco Rettighieri, che si era pur battuto contro il clientelismo interno presentando in procura sei esposti in sette mesi, ha avuto il tempo per mettere mano sulla fiera degli sprechi.

Il suo piano industriale, approvato prima dell'estate insieme ai sindacati, prevedeva il taglio delle spese, corse più frequenti, premialità e una nuova gestione del personale attraverso un pacchetto di interventi che sarebbe dovuto partire già da questo mese. Obiettivo finale: portare nel 2019 la metro C a percorrere 10 milioni di chilometri all'anno; e la A e la B fino a 55 milioni (rispetto ai 42 milioni che le tre linee cumulano oggi). Un risultato raggiungibile investendo meglio i fondi per la manutenzione, favorendo la produttività aziendale, tagliando del 20% i costi fissi, quelli che comprendono pulizia, vigilanza, assicurazioni. Ma il pia-

no, che già arrancava alla fine di agosto per il mancato trasferimento dei 18 milioni di euro promessi dalla sindaca fallisce una volta per tutte con l'addio del dg.

Oltre ai tanti convogli della metro ancora ai box, sono 600 gli autobus fermi nelle rimesse rispetto ad una flotta totale di 2.600 automezzi. Molti di que-

### Il piano industriale del rilancio approvato dal vertice dimissionario ora rischia di bloccarsi

sti hanno una vita superiore ai 12 anni e un bisogno assoluto di ricambi e manutenzione. Che non arrivano perché mancano i soldi e tanti dirigenti si chiedono oggi se amministratore delegato e direttore generale, prima delle loro dimissioni, abbiamo firmato i documenti

nessari per avviare le procedure di acquisto. In caso contrario tutto rimarrà fermo per giorni, forse settimane. Tutto tranne l'emorragia degli sprechi, che nessuno finora è riuscito a frenare.

Così, mentre i 100 supervisori controllano le decine di migliaia di persone che ogni giorno prendono l'autobus e i 300 ausiliari del traffico setacciano 75.000 posti auto a pagamento alla ricerca del "grattino" scaduto, l'Atac si dota di un parco macchine interno composto da 300 autovetture di servizio, tutte in leasing, a disposizione dei dipendenti. Paradossi che capitano nella più grande azienda del trasporto pubblico italiana dove il patrimonio è solo un numero sul bilancio, mai un tesoro da valorizzare. Questo spiega come sia possibile che il percorso di cessione proprietaria della stazione Anagnina (dove ogni giorno transitano in media 200.000 persone) dal Comune di Roma ad Atac sia fermo al palo dal 2005. In sostanza, quella che potrebbe essere una macchina da soldi (parcheggi di scambio, attività commerciali, mobilità integrata) è un deserto di occasioni dove 11 locali hanno abbassato le serrande e non le hanno più alzate.

L'ex-rimessa di San Paolo è chiusa dal 2000 senza essere stata messa in vendita, stessa sorte toccata alla ex-rimessa Tuscolana di piazza Ragusa (abbandonata dal 2007). Ancora in via Tuscolana, un palazzetto di pregio è stato occupato per dieci anni per essere poi liberato e abbandonato, così come lo stabile in via Aldrovandi, a due passi dalla residenza dell'ambasciatore americano, e il palazzetto di tre piani in via Monza, chiuso da 8 anni.

A volte gli immobili restano vuoti; altre volte (è accaduto in via della Piramide Cestia) occupati alla bisogna e concessi a un dirigente in pensione e ai familiari di un dipendente deceduto. Una parentesi, conclusa come le altre, che lascia tre appartamenti vuoti e inutilizzati.

Nell'insieme palazzi storici, ex-rimesse, immobili di vario genere che l'Atac non mette a reddito ma sui quali continua a pagare la vigilanza giorno e notte, le utenze attive (acqua e luce), la manutenzione straordinaria. Sprechi che nessun piano industriale riuscirà mai a sanare, perché nascosti in rivoli infiniti e garantiti dall'incapacità tutta politica di indicare un indirizzo industriale che manca ormai da anni.