

Manutenzioni all'esterno e operai "disoccupati". I meccanici: «Noi specialisti lasciati senza mezzi e senza pezzi di ricambio». La polemica sul leader dei tassisti assunto all'ufficio stampa

Manutenzioni date all'esterno nonostante le competenze specialistiche dei meccanici Atac, costretti spesso a rimanere con le mani in mano o «a inventarsi il lavoro nelle officine». Ricambi acquistati senza gara e comunque rivolgendosi sempre allo stesso concessionario. Appalti open, cioè sempre aperti per soddisfare qualsiasi richiesta, non solo l'emergenza. E ancora: motori che si rompono a ripetizione, e bus portati alla rottamazione, ma solo dopo aver cambiato un certo numero di pezzi e dopo aver fatto un bel pieno di nafta.

Ecco che cosa gli inquirenti starebbero trovando negli incartamenti portati via nei giorni scorsi dalle sedi di via Ostiense. Un'inchiesta che sta mettendo a fuoco in queste ore soprattutto gli appalti. Tutti, non sono quelli con la società Amati, la concessionaria Iveco, che si occupa principalmente di manutenzioni ed è cresciuta a dismisura a partire dal 2001, anno in cui iniziò a rimettere in moto i pullman del Cotral.

E si va avanti anche sul fronte parentopoli. Tra i documenti sequestrati sarebbero spuntate delle "controdirettive": lettere firmate dagli assessori per autorizzare le assunzioni di personale in deroga al blocco imposto dal Campidoglio. «A me Bertucci disse che le assunzioni dei non autisti si contavano sulla punta delle dita. E comunque non spettava a noi e neanche al Cda entrare nel merito», si tira fuori Raffaele Morese, ex presidente di Trambus spa.

Morese fu chiamato da Veltroni e dall'ex assessore Mario Di Carlo nel 2002. E' rimasto presidente per 7 anni. Gli ultimi due, quelli della gestione Alemanno, in coabitazione con Adalberto Bertucci, ex di An, uomo di tutt'altra parrocchia, dunque. Chiuso il suo settennato, Morese, ex segretario generale aggiunto della Cisl, nonché ex sottosegretario ai Lavori pubblici nel governo Amato e in quello di Massimo D'Alema, era uscito di scena occupandosi della sua associazione no-profit "Nuovi Lavori", che ha la sede a due passi da via Veneto. Stesso edificio in cui si trovano gli uffici della Ciclat, «che non è della Cisl, bensì di Confcoopertive», chiarisce Morese, 68 anni, pugliese ma laureato in Economia alla Cattolica di Milano, ed ex consigliere del Cnel.

In realtà, in realtà la differenza tra il sindacato guidato da Bonanni e il Consorzio che fornisce servizi all'Atac e ha vinto una gara in ATI con le Officine Amati, è molto sottile.

Dov'era Morese mentre Trambus imbarcava mogli e cugini di politici e sindacalisti? E com'era il rapporto con Bertucci, il cui arrivo lo aveva di fatto depotenziato?. «Un rapporto civile per le cose di cui parlavamo», si limita a commentare Morese, attento a tenersi fuori e a evitare gli schizzi di fango che in questi giorni volano a raffica. E le manutenzioni esterne? «Con noi erano a tempo determinato, riservate all'emergenze - continua l'ex presidente - ricordo un periodo in cui il sistema di raffreddamento degli autobus si rompeva a ripetizione e si creò un'emergenza».

Morese, ex segretario dei metalmeccanici negli anni '80, non vuole farsi coinvolgere in una vicenda che ha molti punti oscuri. Nel 2002 arrivò e trovò 400 autisti «inidonei alla guida». Dopo qualche tempo divennero 35. Nel frattempo il passaggio alle scrivanie avveniva però per chiamata diretta. Anche se gli autisti che si sottoponevano ai test per essere assunti arrivano in gruppo. A volte - si racconta - arrivavano tutti dallo stesso paese (Sambuci), terra d'origine di un noto leader sindacale della Uil.

Anche le promozioni sono sotto esame. «Il capopopolo dei tassisti contro Veltroni, quello che proferì la famosa frase "scorrerà il sangue" ha fatto carriera con la giunta Alemanno, che lo ha ben ricompensato, facendolo assumere prima come autista e poi nell'area relazioni istituzionali, ufficio stampa e news di Atac», sostiene Athos De Luca, pd. L'attenzione si concentra però soprattutto sugli appalti e sulle manutenzioni. Due giorni fa, al deposito della Prenestina, uno dei più grandi, si è tenuta una infuocata assemblea. Molti meccanici nel clima teso di questi giorni si sono lamentati per il numero eccessivo di

autobus dati a riparare fuori. «Siamo specializzati ma spesso dobbiamo inventarci il lavoro». E ancora: «Nelle nostre officine, tipo alle Magliana, sono state create isole per le ditte esterne». Gli operai se li prendi da parte in privato ti dicono quello che in pubblico non si può dire. Che «le manutenzioni non si possono fare perché mancano i pezzi di ricambio». E che a rifornire i pezzi «sono sempre le stesse ditte che si occupano delle manutenzioni». Il nuovo ad Maurizio Basile lo ha capito e ha già imposto una inversione di tendenza. Dovrà vigilare sugli autisti che diventano impiegati (gli art. 3, 15 conducenti diventati impiegati) ma anche sui subappalti del servizio scolastico, se è vero, come scriveva ieri il sito Affaritaliani.it, che la guida degli Scuolabus è affidata ad «autisti pensionati» che ogni mattina arrivano da Caserta «per 30 euro al giorno».

