

Ecco tutti i giochi di potere in Atac

In anteprima il libro rivelazione dell'ex direttore Spirito «cacciato» da Esposito
In ballo assessori, sindacati, appalti, acquisti e manutenzioni «taroccate»

Vincenzo Bisbiglia

■ «Un tessuto compatto di ramificazioni, con una rete infrastrutturale che costituisce il nerbo dell'apparato e con un insieme di servizi che ne costituiscono le nervature. I feudatari, vassalli, i valvassori e i valvassini, che vivono in simbiosi con l'inefficienza programmatica generata da questo sistema, per ricavarne utilità». Una definizione scolastica, netta, cruda, cattiva, senza giri di parole, per descrivere l'Atac, l'azienda capitolina dei trasporti, sede di alcuni fra i più noti scandali romani avvenuti in questo scorcio di secolo appena cominciato. Parole utilizzate da chi l'azienda l'ha vissuta da dentro per più di 4 anni. Parliamo di Pietro Spirito, ex Direttore Centrale delle Operazioni, da poco nominato presidente dell'Autorità Portuale di Napoli, che nel suo libro «Trasportopoli - Cronache dall'Inferno Atac» - edito da Guerini e Associati, in uscita domani - racconta il ruolo dei protagonisti, politici e sindacali, da destra a sinistra, senza guardare in faccia a nessuno. Un libro quasi giornalistico, che forse non «fa tremare la politica locale» ma che svela alcuni misteri, tira fuori nuovi ca-

si di inefficienza e fornisce una fotografia essenziale per comprendere le motivazioni dei disservizi che si vedono all'esterno.

L'INGERENZA DI ESPOSITO

Pietro Spirito, dicevamo, ne ha per tutti. A cominciare da Stefano Esposito, definito «doppio-lavorista in servizio permanente effettivo» - l'ex assessore chiese di mandare via Spirito da Atac quando ne «scoprì» l'incarico contestuale da presidente dell'Interporto di Bologna - criticato per la sua ingerenza sui vertici dell'azienda, «allineandosi sostanzialmente agli atteggiamenti dell'assessore Aurigemma». L'aneddoto principale riguarda il periodo di Tronca commissario quando, durante una riunione fra l'ex dg Marco Rettighieri e i sindacati, alcuni delegati contattarono il Senatore (non più assessore) che, in viva voce, pare abbia letteralmente sgridato il direttore permettendo ai sindacati di avere la meglio. E poi le forti critiche ad Aurigemma, soprattutto per l'apertura «forzata» della Metro B2, la diffidenza nei confronti di Roma Servizi per la Mobilità, definita «soggetto a perimetro variabile, a seconda delle sue convenienze del momen-

to: retrattile, quando si tratta di consegnare una rogna ingestibile, prensile quando si tratta di assegnare gare».

IMMOBILI E AFFARI

Fra gli «strani affari» di Atac ci sono sicuramente vicende legate al patrimonio. Una di queste risale al 2005, quando l'ex ad Gioacchino Gabbuti ordina l'acquisto di un'area assolutamente decentrata, adiacente all'ex mattatoio all'angolo fra viale Togliatti e via Collatina, per farne la nuova rimessa dei tram. «Per la realizzazione del nuovo deposito l'incarico viene affidato, dopo gara, a un'Ati, che vede come società mandataria il Consorzio Cooperative Costruzioni, e come società mandanti la Igemas, Salcef, Project Automation e la Erregi»; tuttavia il deposito non verrà mai realizzato, mentre «l'area si avvia progressivamente verso un degrado sempre più marcato, diventando sede di un campo nomadi». E cosa dire del Palazzo della Mobilità a Castellaccio, in zona Eur «per il quale è stato sottoscritto, tra Atac e Bnp Paribas Real Estate, un contratto preliminare di vendita il 31 luglio 2009, successivamente a una delibera comunale di approvazione del progetto, destinato ad essere la nuova sede direzionale di Atac, consistente in 21.400 mq di uffici,

8.560 mq per parcheggi, 3.517 mq per locali tecnici», i cui lavori sono ancora in alto mare.

I RAPPORTI CON I PRIVATI

È nei rapporti con i privati che accadrebbero le cose più strane. In apertura di libro, Spirito cita il «delegato del sindaco Alemanno», tale Fabio Ulissi, che nel 2011 gli avrebbe chiesto di «essere più comprensivo con i fornitori». Poi si racconta dello strano caso di Telesia e Ciemme, due società, «parte del gruppo Class editori, il cui azionista al 31% è Salvatore Ligresti», a cui fu affidata «senza gara» la comunicazione aziendale; oppure di quando fu assegnato a Roma Tpl, ditta della famiglia Cialone, il 23% del trasporto su gomma, con un forte squilibrio nei confronti di Atac: «Mentre un bus/km è stato pagato (...) da Roma Capitale ad Atac 2,14 euro (comprensivi dei rimborsi per gli extra-costi del gasolio), oggi Roma tpl fattura i propri servizi al suo committente a un valore di 3,95 euro circa a bus/km». Infine, fra le chicche si trova la storia di Drive Line: «Pezzi di ricambio appartenenti ad Atac vengono utilizzati da Drive Line, e poi fatturati ad Atac stessa. Molte lavorazioni dichiarate come effettuate sono inesistenti».

La società

«Ci sono feudatari, vassalli valvassori e i valvassini»

2011

L'anno
Dell'arrivo
in Atac di
Pietro Spirito,
chiamato
da Alemanno



Il libro
In libreria da
giovedì, edito
da Guerini e
Associati
Pagine 164
Euro 14,50

Sull'ex assessore Pd

È «doppio-lavorista in servizio permanente effettivo»