

Bus “bidoni”, pagati e lasciati in officina. Ecco perché la Corte dei Conti ha chiesto il processo per i manager di Veltroni e Rutelli

Filippo Allegra. Mauro Calamante. Roberto Cavalieri. Mario Di Carlo. Gioacchino Gabbuti. Giovanni Rovere. Carlo Scoppola. Eccoli qui, in rigoroso ordine alfabetico, i sette supermanager targati “Rutelli-Veltroni” che hanno gestito Atac e Trambus dal 1995 al 2007. La Corte dei Conti, dopo una lunga inchiesta della Guardia di Finanza scaturita da un esposto dell’ex assessore del XX municipio Marco Clarke (oggi presidente Ama), ha deciso di rinviarli a giudizio con l’accusa di danno erariale e la richiesta di un risarcimento di 9 milioni di euro.

Ma che cosa avrebbero fatto? L’accusa evidenzia una serie di anomalie connesse all’acquisto di numerosi e costosi veicoli aziendali (sia tram che autobus). Mezzi che sarebbero risultati non idonei, con innumerevoli problemi meccanici e per questa ragione il loro utilizzo sarebbe stato scarsissimo al punto che moltissimi bus alla fine sono rimasti nelle rimesse dell’azienda in condizioni di semi-abbandono.

Uno scandalo vero e proprio che riguarda 74 tram da 33 metri (acquistati in due lotti chiamati Roma1 e Roma2) e due vetture da 44 metri. Ognuna è costata 3,4 miliardi di lire per un totale di ben 260 miliardi di lire. Ai quali bisogna aggiungere altri 30 miliardi per l’acquisto di 50 bus della Bredamenarini anche loro dal dubbio risultato.

Ebbene questi mezzi, secondo l’inchiesta della Corte dei Conti, sono stati un flop e oltre al costo hanno richiesto ulteriori spese per manutenzione e adattamento. Il 20 luglio del 2007 gli ispettori della Guardia di Finanza hanno accertato che dei 28 mezzi tram del lotto Roma1, 9 erano inutilizzati; dei 46 tram del lotto Roma2 erano in funzione solo 14.

Le Fiamme Gialle verificano che i mezzi problematiche fin dai primissimi chilometri e necessita manutenzione e aggiustamenti continui. Anomalie tali che il Ministero arriva addirittura a revocare il nullaosta. I finanziaeri arrivano alla conclusione che i mezzi presentano delle problematiche gravi a causa di scelte progettuali sbagliate. Ma in quegli anni, chissà perché, Atac prima fa causa alla società fornitrice e poi conclude con la stessa un atto transattivo che di fatto impedisce ogni pretesa risarcitoria.

Insomma i supermanager sono accusati di aver creato un danno erariale sia perché hanno proseguito nell’acquisto dei mezzi nonostante lo stillicidio di danni e rotture, e sia perché con l’atto transattivo con la società fornitrice impedendo il risarcimento danni.

C’è poi il caso dei 25 mezzi lasciati nella rimessa di Collatina che sono stati letteralmente distrutti dai continui furti e atti di vandalismo.

Di tutto questo i sette supermanager dovranno rispondere nell’udienza che è stata fissata per l’8 febbraio 2011.

«Se è vero che tutti possiamo sbagliare - ha commentato ieri Vincenzo Piso, deputato e coordinatore regionale del PdL del Lazio - quello che sinceramente risulta sconcertante in tutte queste vicende è il comportamento delle aziende capitoline dopo l’accertamento della mediocrità dei mezzi acquistati, ed è su questo che infatti la magistratura contabile punta l’indice».