

**Di Caterina sfida Atm "Un sistema corrotto" Il grande accusatore di Penati contro il colosso milanese dei trasporti**

Ombre sulla gestione azzerata da Pisapia: mancati pagamenti per manovrare i bilanci

MILANO «Come si può vedere, in questa vicenda iniziano ad esserci "molte facce di culo" (faccia de cù: vun che cascia di ball senza pruà vergogna...)». Correva l'anno 2010, e in giugno, tra un interrogatorio e l'altro davanti ai pm di Milano, Piero Di Caterina vergava nel suo colorito linguaggio un documento di cinque paginette nel quale sparava ad alzo zero su tutto il sistema Atm, adombrando pratiche di corruzione e anticipando lo scandalo di un anno dopo. Il «dossìè», come lo chiama lui, è ovviamente agli atti ma non aveva nulla di segreto visto che lo stesso Di Caterina si era premurato di spedirlo Ai giornali con largo anticipo, collezionando così una serie di querele per diffamazione che adesso sono finite nel fascicolo della Procura monzese sul cosiddetto «sistema Sesto», diventando l'ennesimo fronte d'indagine aperto dai pm Mapelli e Macchia. Perché in fondo è proprio la querelle sui mancati pagamenti del colosso dei trasporti a fare da detonatore nella vicenda Penati che, secondo i verbali di Di Caterina, non avrebbe più garantito l'imprenditore nel suo business di linee provinciali. E proprio adesso che la nuova giunta di Pisapia ha deciso di azzerare i vertici di Atm, non è escluso che anche dal calderone dell'azienda di trasporti pubblici possano emergere sorprese. La domanda dei pm monzesi è infatti questa: aveva ragione Di Caterina a sentirsi penalizzato, per non dir di peggio, dall'Atm? Perché, se come sembra, la risposta fosse positiva, la sua attendibilità aumenterebbe e le magagne di bilancio dell'Atm di Elio Catania assumerebbero un rilievo penale di tutto rispetto. Per capire, bisogna partire dal «Sitam», acronimo di sistema trasporti integrati della provincia, una torta da 130 milioni di euro all'anno. Nel 2004 l'allora presidente della Provincia Ombretta Colli indice una gara dividendo il territorio intorno a Milano in sei lotti «omogenei», ovvero pressappoco con lo stesso numero di chilometraggio per autobus. La gara viene vinta da diverse associazioni temporanee d'impresa ma non da Di Caterina che pure partecipa, da solo, con la sua Caronte e si deve accontentare di alcune linee locali tra cui quella di Segrate. Nel 2005 cambia la giunta di Palazzo Isimbardi e al potere sale Filippo Penati che tra i suoi primi atti decide di sospendere la fase di aggiudicazione dei lotti e poi di revocare l'intera gara perché, sostiene, il piano varato dalla Colli non rispettava l'omogeneità delle aree, favorendo alcuni e penalizzando altri. Scoppia la rivoluzione: tutti gli operatori ricorrono al Tar, la Provincia fa marcia indietro e decide di chiudere i contenziosi con una serie di transazioni e una «migliore» redistribuzione dei chilometri. In questo modo, si riesce a ricavare un po' di spazio anche a Di Caterina che si vede affidare le nuove linee della Atinom, una società partecipata dalla stessa Provincia. Si arriva al 2008, quando il Comune di Segrate, dove Caronte ha in pratica il monopolio del trasporto pubblico e di quello scolastico, indice una gara che viene vinta da Atm. Di Caterina esplode: manda una lettera di diffida e comincia la sua guerra. Atm infatti, in deroga alla legge provinciale che le attribuisce il ruolo di ente gestore e regolatore del Sitam, ovvero la redistribuzione degli introiti alle varie società concessionarie derivanti dalla vendita dei biglietti, non avendo una vera e propria contabilità, ha sempre distribuito i soldi attraverso delle transazioni, in base alle quali il compenso alle aziende della galassia Sitam viene riconosciuto in base ai chilometri percorsi anziché, come prescrive la legge, su importi esatti calcolati sulla base della vendita dei biglietti. Perché a quanto pare nessuno in Atm è in grado di tenere una contabilità dei biglietti venduti: ci si regola un tanto al chilo. Secondo alcuni (i concessionari, tanto per non far nomi) questa incapacità sarebbe effetto di una scelta «dolosa» per permettere ad Atm di manovrare sui propri bilanci, generando risultati che non sono effetto del servizio svolto ma dei mancati pagamenti alle altre società. Di Caterina scalpita, diffida la Provincia, fa causa ad Atm: secondo i calcoli di Palazzo Isimbardi, che però non hanno effetto pratico, dovrebbe ottenere 12-14 milioni di euro. È furioso: Penati

non lo aiuta più. Sognava, Di Caterina, con l'amico Presidente, di diventare il «re dei trasporti» della provincia milanese, si ritrova invece con un pugno di mosche in mano: mentre Penati intravede orizzonti romani, lui ha perso persino Segrate.

