

Biglietti in vendita al peggior offerente. L'Atac ha scelto l'offerta, problemi compresi, dell'australiana Erg Limited

Si poteva pagare di meno e avere un sistema di bigliettazione come quello di Torino e Parigi, per giunta nuovo di zecca. Invece Atac ha preferito acquistare quello messo a disposizione 4 anni prima dalla società australiana Erg Limited, con tutte le sue criticità, a un costo maggiorato (che col tempo è anche lievitato), senza averne mai l'effettivo controllo. Le "storture" - come le definisce l'allora presidente di Atac Mauro Calamante, in una lettera riservata al sindaco Walter Veltroni - sono evidenti sin dall'inizio. Al punto che l'azienda municipalizzata è costretta nel 2002 a mettere a punto un "piano di emergenza", chiedendo a Erg prestazioni aggiuntive rispetto a quelle previste nel contratto firmato il 25 agosto 1999.

Ma ciò che più desta preoccupazione è il flusso dei soldi. Tant'è vero che nella missiva inviata a Veltroni a settembre 2003 Calamante spiega chiaramente che "l'obiettivo è riportare "in casa" l'intelligenza e la "cassa" del sistema, trattandosi di un settore delicato per gli equilibri finanziari dell'azienda". A questo scopo il 16 maggio 2003 viene firmata una lettera di intenti tra Atac e Erg per costituire una società mista, a capitale maggiorato (70%) in capo alla municipalizzata (che poi non verrà mai alla luce). Il prezzo pattuito per internalizzare il sistema è di 30 milioni di euro. E in cambio Atac condona anche la penale di 20 miliardi di lire (circa 10 milioni di euro) che Erg avrebbe dovuto pagare per il ritardo di un anno nell'avvio del sistema.

"Abbiamo ritenuto congrua la cifra, dopo aver fatto verifiche interne ed esterne", ha tenuto a precisare Calamante. Ma nella dichiarazione rilasciata sabato scorso, così come nella lettera a Veltroni non c'è nessun cenno all'offerta alternativa per un nuovo sistema di bigliettazione, richiesta il 18 luglio 2003 dal servizio "Vendite e Ispettorato" di Atac a Thales e-Transactions spa. Il preventivo dell'azienda, che già serviva la "Rer" di Parigi e la municipalizzata del trasporto di Torino, era di 28 milioni 700 mila euro "chiavi in mano". "È assurdo che non sia stato preso in considerazione - commenta l'avvocato Niccolò Bruno, che difende la Cisl-giornalai in una causa civile contro Erg - Così come resta un mistero il motivo per cui Atac non ha riscosso la penale da 20 miliardi di lire".

"I 30 milioni di euro pagati alla società australiana col tempo poi sono lievitati a circa 110 milioni», spiega Massimo Cenci, segretario della Cisl-giornalai. E su quest'ultimo punto si gioca la dipendenza da Erg, che non ha mai fornito ad Atac i codici sorgenti del sistema. "È una proprietà esclusiva su cui si basa il loro business internazionale", spiegava Calamante a Veltroni, in una lettera del 18 febbraio 2004. Il filo doppio che ha tenuto legati in questi 14 anni Atac ed Erg. E che ha costretto la municipalizzata ad assumere i 43 dipendenti della società australiana.