

Un tornello su 4 non va ma Atac perdona la ErgIl dirigente Milan, ex della ditta fornitrice riduce la penale per le obliterate rotte

Un filo doppio quello che da quasi 15 anni lega Atac all'australiana Erg Limited, con la prima che assume dirigenti dell'altra pronti all'occorrenza a «perdonare» all'ex datore di lavoro le inadempienze su contratti da milioni di euro stipulati con la municipalizzata. Una vicenda che si intreccia con lo scandalo della bigliettazione elettronica. Come il caso dei tornelli fallati che avrebbero dovuto riconoscere i ticket clonati non riuscendo nemmeno a distinguere i biglietti buoni. Tanto che l'ex presidente di Metro Roma, Stefano Bianchi, fu costretto addirittura a tenere aperti i varchi delle metropolitane per evitare disagi e proteste da parte degli utenti.

Ma veniamo ai fatti. Nel 2006 Atac indice una gara per la «fornitura di nuove apparecchiature di controllo dei titoli di viaggio, varchi accessibili ai disabili e cancelli di uscita di emergenza» da installare nelle 49 stazioni della metropolitana e delle ferrovie in concessione. A vincere la gara è un consorzio di imprese costituito dalla Expotel Spa, in cui a fare da capofila c'è la Erg Limited, la stessa società che aveva venduto 3 anni prima il proprio sistema di bigliettazione ad Atac al prezzo di 30 milioni. Questa volta la commessa ammonta a quasi 10 milioni. Il contratto viene stipulato l'8 settembre 2007 e il montaggio dei varchi viene ultimato nei tempi previsti. Immediatamente, però, insorgono problemi. «In media il 25% dei varchi è fuori servizio», si legge nell'esposto presentato nel 2008 alla Corte dei Conti dal sindacato Cisl-giornalai. Le cose non vanno bene nemmeno sull'altro fronte: il montaggio delle obliterate si conclude il 23 aprile 2008. Il ritardo è addebitato «a problemi di reperimento dei materiali e all'installazione del software». Per giunta, nel corso del collaudo emerge che non vi è una «esatta rispondenza delle validatrici alle specifiche tecniche del contratto». Atac, allora, decide di applicare una penale pari all'intero importo della fornitura: 9.762.000 euro. L'Ati capeggiata da Erg il 15 ottobre 2008 fa ricorso al Tribunale civile di Roma, chiedendo una riduzione della penale. All'udienza del 21 maggio 2009 i legali della municipalizzata decidono di non presentarsi per cercare un accordo al di fuori del processo. La «Direzione bigliettazione elettronica» di Atac, il cui responsabile è Maurizio Milan (uomo storico della sezione Ds al Testaccio), fa uno «sconto» sul prezzo a Erg, di cui era manager prima di essere assunto nella municipalizzata. Un curioso gioco delle parti, in cui a rimetterci sono sempre i cittadini. Milan giustifica al consiglio di amministrazione la strategia difensiva adottata davanti al Tar, dicendo che «la fornitura, pur se corredata di vecchie obliterate, ha svolto la funzione di controllo-accessi per la quale era stata commissionata». Quindi «ritiene congruo» il pagamento ridotto della penale offerto dalla società australiana di cui prima era dirigente. L'importo è riportato nell'accordo di conciliazione, ma non viene reso noto al cda di Atac e resta un mistero. Le «stranezze» non finiscono qui. Il contratto transitorio firmato il 25 settembre 2003 tra Atac ed Erg, per 30 milioni, oltre all'acquisizione dell'hardware e del software di un sistema già vecchio di 4 anni, prevede il pagamento di un corso di assistenza formativa di elevato livello per un milione di euro più iva, che dovrà essere corrisposto in 4 rate trimestrali da 250 mila euro. La prima, come d'accordo, viene pagata da Atac il primo dicembre 2003. Ma il corso non è ancora iniziato, né mai inizierà, come verrà accertato successivamente dalle indagini della Finanza. La direzione Marketing precisa che si tratta di una «fattura in acconto per future prestazioni». Eppure di lì a due mesi, l'allora presidente di Atac, Mauro Calamante, scriverà al sindaco Veltroni dicendo che per acquisire il «know-how» del sistema di bigliettazione è necessario assorbire nella municipalizzata tutti e 43 i dipendenti della Erg (tra cui proprio Maurizio Milan). Allora a che serviva pagare un milione per l'assistenza formativa? E soprattutto, a che è servito acquisire il «know-how» se i codici sorgente del sistema sono rimasti sempre in mano alla Erg? Sono state spese da Atac decine di milioni per comprare un software monco, che necessitava e necessita

tuttora di continui costi di aggiornamento. Come comprare un computer senza il sistema operativo: resta una scatola vuota.

