

# Parentopoli, furti e truffe così l'Atac è stata divorata nella mangiatoia bipartisan

DANIELE AUTIERI

Quando nel 1909 Giovanni Montemartini, assessore ai servizi tecnologici della giunta guidata dal compianto sindaco Ernesto Nathan, propose l'istituzione di una municipalizzata dei trasporti dove i lavoratori avrebbero partecipato agli utili dell'azienda, non avrebbe mai immaginato la deriva di Atac.

Una storia di insuccessi pubblici e ruberie private dove l'incapacità di dotare Roma di una rete di trasporto efficiente è divenuto l'ultimo dei problemi rispetto all'idea della politica che la municipalizzata dei trasporti, più che mezzo per i viaggiatori, potesse diventare strumento per gli affari e bancomat a disposizione di chi ha amministrato la città negli ultimi decenni. Una mangiatoia bipartisan certificata dalle indagini giudiziarie che hanno contribuito a riscrivere la storia recente di Atac fornendone l'immagine di un vaso comunicante della politica. Questo ha certificato l'inchiesta sulla parentopoli cristallizzando la prassi - istituita da alcuni assessori della giunta guidata da Gianni Alemanno - di trasformare l'Atac nell'ufficio di collocamento di fuoriusciti e "amici di", parenti, conviventi, perfino cubiste e bodyguard. Quell'infornata di 845 persone è stato l'equivalente di un assalto pirata su una barca alla deriva. E infatti dal 2009 i conti di Atac peggiorano. La perdita di esercizio passa da 91 a 319 milioni in un anno, per

poi tornare ad oscillare tra i 180 e i 216 milioni di euro fino al 2014. È la stagione delle inchieste che finiscono sui giornali: i freni delle metropolitane pagati tre volte il prezzo di mercato; l'appalto delle pulizie affidato a valori doppi rispetto ai parametri Consip; le gomme dei bus saldate e mai sostituite. L'Atac si trasforma così in un grande casinò dove i manager assumono le sembianze di inesperti croupier, prestati al servizio del baro e cacciati con lo stigma del capro espiatorio. La prassi si ripete per 10 volte in 10 anni, tanti sono gli amministratori avvicendati alla guida dell'azienda, per non parlare dei dirigenti e dei presidenti. Un'instabilità che ha portato qualcuno a tornare con nostalgia ai bei tempi dei padroni assoluti, manager come Gioacchino Gabbuti (amministratore delegato) e Antonio Cassano (fidato direttore generale) che hanno "regnato" incontrastati per anni. Peccato che anche loro, blindatissimi dalle giunte di centrosinistra che hanno preceduto l'arrivo di Alemanno ed espressione di una parte del Pd romano, abbiano confuso l'azienda pubblica con una questione privata. È del 4 maggio la notizia che Antonio Cassano è stato condannato a quattro anni e un mese di carcere per riciclaggio. La condanna si riferisce al processo Pragmata, una società di cui Gabbuti e Cassano erano soci, chiamata a fornire servizi all'azienda (Atac) di cui Gabbuti e Cassano erano manager. Tirando il filo di

Pragmata si arriva direttamente alla truffa dei biglietti clonati, rivelata nel 2013 da Repubblica, e denunciata alla procura di Roma dal collegio sindacale e da alcuni dirigenti dell'azienda. Sono quindi le inchieste giudiziarie e quelle giornalistiche a sollevare il coperchio di una minestra riscaldata che in Atac e in Campidoglio tutti conoscono. E sono numerosi i dirigenti e gli ex-dirigenti che ammettono episodi di corruzione e finanziamento illecito ai partiti, in particolare nel corso delle campagne elettorali. Tutto questo mentre l'azienda rimane ferma, gli autobus invecchiano e prendono fuoco, e la gestione delle nuove metropolitane langue. Le informate hanno infatti riempito le scrivanie, ma svuotato le strade. Quelle stesse strade dove la favella del Movimento 5 Stelle interpretata da una giovane avvocatessa di nome Virginia Raggi promise di ripulire Atac dal marcio e di rilanciarla sul mercato.

Ad oggi è accaduto tutto il contrario: nel 2016 il Campidoglio ha disconosciuto crediti per 173 milioni di euro portando il patrimonio netto della municipalizzata sotto zero e obbligandola al concordato preventivo. Anche questa una strada per il rilancio, ora ribadito la sindaca Raggi, ignorando che solo il 4% delle imprese in concordato supera la crisi in tempi ragionevoli.

Intanto Roma brucia. O, meglio, bruciano i suoi autobus. E nel rogo finiscono anche le ultime promesse, issate sull'altare dell'approssimazione.