

Atac, inchiesta sui bus da rottamare

Il caso dei bus Atac da rottamare venduti in Campania finisce al centro di un'indagine della polizia giudiziaria. L'inchiesta, per il momento, riguarda i bus girati dalla ditta che ha vinto l'appalto, la Co.fer.met con sede a Casalnuovo di Napoli, a un rottamatore di Guidonia. Un subappalto non previsto né dal contratto di gara sottoscritto dall'Atac né dalle norme sullo smaltimento dei rifiuti. Si tratta solo di una piccola parte dei 137 veicoli che la partecipata del Campidoglio ha dichiarato di voler demolire. Circa 12 navette, di cui la Co.fer.met ha preso possesso per un breve lasso di tempo e che poi sono state spedite a Guidonia, nella sede di un'impresa di demolizioni, la S. T. Il problema, oltre al subappalto, è che le targhe dei bus non sarebbero state mai annotate sul registro interno della società. I veicoli, poi, sono sprovvisti dei documenti di accompagnamento per il trasporto dei rifiuti, come i Fir, i formulari di identificazione dei rifiuti resi obbligatori dal decreto legislativo 152 del 2006.

A scovare le navette dell'Atac a Guidonia è stato un controllo casuale della polizia giudiziaria. Il blitz risale al settembre scorso. Nella sede del demolitore si sono presentati gli agenti della Polizia provinciale e della Polizia locale di Roma Capitale, impegnati in un'indagine su traffici di tutt'altra natura, una presunta compravendita illegale di metalli. Durante l'ispezione sono stati ritrovati gli autobus che appartenevano alla municipalizzata dei trasporti. Come detto, senza che le targhe fossero state registrate e senza i documenti necessari per tracciare i beni da rottamare. Da qui partono una serie di accertamenti che sono ancora in corso. E che potrebbero allargarsi per scoprire che fine hanno fatto tutti i 137 autobus ceduti da Atac alla Co.fer.met per 600 euro a mezzo. Per capire se, come sospetta un'interrogazione presentata al Ministero dell'Interno dal senatore Andrea Augello, gran parte dei veicoli siano «stati riciclati come bus usati e avviati verso il mercato extracomunitario per continuare a circolare, moltiplicando illecitamente il guadagno della ditta appaltatrice».

IL CONTRATTO Il contratto tra l'Atac e la ditta di Casalnuovo di Napoli, firmato dall'amministratore unico della partecipata romana, Manuel Fantasia, prevedeva che Co.fer.met provvedesse «al trasporto dei veicoli presso il proprio sito per la rottamazione e lo smaltimento», e successivamente «alla cancellazione del veicolo presso il Pubblico Registro Automobilistico». Invece, da quanto risulta, almeno 12 navette sono state smaltite a Guidonia, attraverso un subappalto dai contorni ancora poco chiari, mentre circa 80 mezzi risultano intestati proprio alla Co.fer.met. Tutti i bus, poi, hanno lasciato i depositi di Atac sprovvisti dei formulari per l'identificazione dei rifiuti. In alcuni casi non è stato riportato neanche il codice Cer, cioè il riferimento del Catalogo europeo dei rifiuti, espressamente richiesto invece dal contratto con l'Atac. Nei documenti di trasporto si parla genericamente di una «cessione per vendita e successiva radiazione», cioè la cancellazione della targa dal Registro automobilistico. Come se gli autobus fossero stati oggetto di una banale compravendita e non di un trasporto per rottamazione. Da qui il sospetto che i mezzi possano essere stati venduti nel mercato extra Ue, come si chiede l'interrogazione di Augello. Anche per questo è stato chiesto al Ministero dell'Interno e al Prefetto di Roma di indagare.