

Bus, gara a sorpresa da 736 milioni di euro "rischiano" Amt e Atp

Un'offerta vantaggiosa può escludere le aziende

ROBERTO SCULLI

UNA GARA da 736 milioni di euro per affidare il servizio di trasporto pubblico di Genova e provincia al migliore offerente. Sembra uno scherzo, invece è realtà: il bando, valido per sei anni di affidamento (più un'opzione per due) è sulla Gazzetta europea dal 27 dicembre scorso. Ed è la conferma che il progetto di mantenere il servizio di bus e corriere in house, come indicato dall'amministrazione Bucci, è tutt'altro che acquisito. Anzi. Di più, questo atto, inevitabile da una parte per non rischiare di perdere per strada una quota importante dei finanziamenti al settore, rischia di complicare e non poco il percorso del servizio "in casa".

Perché pubblicare un bando di gara se il progetto, sbandierato in ogni sede, è quello di evitarla e affidare direttamente il servizio alle attuali aziende? La risposta sta nella gestione di questa partita da parte del sindaco Marco Bucci. Che, dal primo momento, è stata accompagnata da dosi importanti di azzardo. Perché incurante, più nei tempi che nei modi, delle regole del gioco.

Per orientarsi è necessario fare alcuni passi indietro: la premessa è che l'in house è una modalità di affidamento

del servizio consentita, seppur non considerata ottimale dalle leggi europee, nazionali e liguri. Per realizzarla servono almeno un paio di condizioni: che la forma diretta di affidamento sia più conveniente rispetto a quanto ottenibile per mezzo di una procedura concorrenziale; che nell'azionariato della società affidataria non ci sia un soggetto privato. E se sul primo punto si può ragionare, è una certezza che, al momento, in Atp (la giunta ha deliberato la fusione con Amt) ci sia Auto-guidovie.

L'altro nodo sono i tempi. Altre norme (la legge 50 tra le altre) stabiliscono che entro la fine del 2017 - a prescindere dalla modalità - sia affidato il servizio (o sia pubblicato un bando), pena una decurtazione del Fondo nazionale che, tramite la Regione, sorregge il servizio. Quindi: la pubblicazione della gara è da un lato un modo per temporeggiare: da un lato per consentire di "ripulire" la compagine azionaria di Amt-Atp, dall'altro per evitare che Roma applichi le sanzioni, che sono progressive e possono arrivare al 15% del trasferimento.

La risposta a questi pericoli è la pubblicazione della gara tramite la Stazione unica appaltante della Regione. Suddivisa in due lotti, prevede di affidare il servizio urbano per 592 milioni e l'extraurbano,

oggi svolto da Atp, per 144 milioni. Nei documenti di gara si legge inoltre che la Suar si riserva «di sospendere e/o interrompere la procedura e/o di non procedere all'aggiudicazione definitiva e/o di revocarla per sopravvenuti motivi d'interesse pubblico».

Un innocuo bluff? In realtà non tutto è così semplice. Tacendo dei verosimili ricorsi contro l'affidamento diretto - percorso che procede in parallelo - se qualche società dovesse davvero presentare una busta per la gara e questa dovesse risultare più vantaggiosa rispetto a quanto offerto dalle società comunali, come si potrebbe sostenere, in quel caso, l'economicità dell'affidamento in house?

Non è un caso che il Partito democratico stia monitorando la situazione assai da vicino. «Trovo inaccettabile - dice la capogruppo in Comune, Cristina Lodi - che si dia per scontato di aver raggiunto un risultato che non esiste. E che si taccia a cittadini e lavoratori prima la recente attivazione di una consulenza improntata sulla gara da 131 mila euro, quindi la pubblicazione del bando. Due passaggi a dir poco incoerenti rispetto a tutti gli obiettivi dichiarati».

sculli@ilsecoloxix.it

©BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI