

Trasporto locale, le aziende chiedono la deroga a Consip

SERVIZI PUBBLICI

Secondo i calcoli di Asstra l'acquisto centralizzato alza i prezzi anche del 20%

L'obbligo di passare attraverso le gare centralizzate di Consip alza il costo d'acquisto dei pullman fino al 20% rispetto ai prezzi migliori di mercato, e allunga i tempi delle procedure. L'accusa arriva dall'Asstra, l'associazione che riunisce le aziende del trasporto pubblico locale, che in un nuovo position paper indica anche le ricadute del problema: circa 140 autobus in meno con i fondi stanziati per il triennio 2017-19, mentre l'età media del parco circolante continua a invecchiare (ha superato i 12 anni), oltre il 50% dei mezzi inquina con una motorizzazione Euro III o inferiore ed è appena entrato in vigore il divieto di circolazione per gli euro zero. Di qui la richiesta di poter derogare da Consip per le aziende che sul mercato trovano condizioni migliori, come già avviene per gli altri acquisti fin da quando la spending review targata Monti (Dl 95/2012) ha stretto i bulloni degli acquisti centralizzati.

Il problema nasce dal fatto che le forniture di autobus Alle aziende pubbliche seguono una griglia di regole ad hoc, che distingue queste procedure dai percorsi generali per gli acquisti della Pubblica amministrazione. Su misura sono anche i finanziamenti aggiuntivi, in particolare i 50 milioni all'anno per tre anni messi a disposizione dal piano straordinario introdotto con la manovra 2016 (comma 866 della legge 208/2015). Dal momento che l'utilizzo di questi fondi porta con sé un obbligo di cofinanziamento, il piano raggiunge quota 257 milioni di euro. Non solo: in pista ci sono an-

che i 200 milioni a valere sul Fondo sviluppo e coesione impegnati con la delibera Cipe 54/2016 (l'80% è riservato al Mezzogiorno) e soprattutto i 3,7 miliardi (fino al 2033) del piano strategico nazionale della mobilità sostenibile avviato dalla legge di bilancio 2017 (comma 613 della legge 232/2016).

Ma proprio l'incrocio fra regole specifiche, procedure e obblighi rischia di allungare i tempi e alzare i costi. A dilatare il calendario è stata prima di tutto la lentezza nella definizione delle regole, fissate per decreto dal Mit a gennaio 2017 cioè oltre un anno dopo l'entrata in vigore della manovra con i fondi. Ma è la prova pratica sul campo ad aver illuminato i problemi principali. «I 140 autobus in meno sono un conto un po' salato per un esperimento come la gara Consip - taglia corto Andrea Gibelli, presidente di Asstra e di Ferrovie Nord - I risultati della gara unica che abbiamo messo a confronto con lo storico delle gare tradizionali degli ultimi tre anni mostrano in modo inequivocabile che stanziare contributi statali per il rinnovo del parco autobus vincolandoli obbligatoriamente alla metodologia di acquisto centralizzata non porta né economie di scala, né tanto meno snellimento delle procedure».

Il problema, sostengono i tecnici dell'Associazione, nasce dal fatto che al bando Consip hanno aderito solo due costruttori, anche per le incognite sulla solvibilità delle aziende di trasporto che hanno frenato altri possibili soggetti. Di qui un'offerta standardizzata e limitata, con le ricadute su costi e prodotti acquistabili. E di qui anche la richiesta di deroghe che permetta alle aziende di evitare il ricorso a Consip quando si riesce a incontrare un'offerta migliore sul mercato.

—G.Tr.