

Trasporto locale così l'Autorità dà lezione sui contratti

Stefano Carli

Per rifare l'Italia ci vuole anche un'altra impresa dei mille. Solo che questa volta i "mille" sono gli affidatari del trasporto pubblico locale su gomma. Un pulviscolo opaco di gare (poche) e affidamenti diretti da parte di comuni e regioni.

Ciascuno con le sue regole, poco trasparenti, i suoi criteri di assegnazione solitamente "esclusivi". Nel senso che

tendono ad escludere l'arrivo di offerte da nuovi operatori privati. Come è accaduto a Roma, dove per poter solo per sedersi al tavolo, si doveva avere una serie di prerequisiti, come quello dei depositi di proprietà, che solo l'Atac poteva avere. E si sono viste le conseguenze. Su questo comparto, che vale 4,2 miliardi di ricavi che però vengono per il 65% dai contributi pubblici, valgono da lunedì scorso le nuove regole pubblicate dall'Autorità dei trasporti presieduta da Andrea Camanzi che fissano una lunga serie di criteri minimi: criteri di aggiudicazione, di efficienza, contenuto minimo delle convenzioni o dei contratti, metodi di aggiornamento delle tariffe, valori di subentro, valore degli obblighi di servizio pubblico. In pratica l'abc di ogni contratto e ciò dice molto su quello che hanno trovato. Le regole varranno per le prossime gare dove si spera ci saranno aspiranti candidati pronti a rilevare le irregolarità. Ma negli affidamenti in-house è tutto più difficile. Già da oggi le convenzioni in atto dovrebbero adeguarsi alle nuove norme, a partire dall'obbligo a renderle pubbliche, ma se nessuno le conosce, chi potrà denunciarle?