

Tpl, l'«Appaltone» con un super favorito. Trasporto in periferia, gara da 800 milioni per 8 anni, il doppio della precedente

Nel settore dei trasporti, e non solo, lo hanno già ribattezzato con un termine poco originale: «l'appaltone» del Tpl. Il bando di gara, cioè, per aggiudicare il trasporto periferico di Roma, quella parte residuale (si parla del 20% circa) delle strade della capitale: sono i cosiddetti «servizi aggiuntivi», pari a circa 28 milioni di chilometri/vetture l'anno, che non sono gestiti direttamente da Atac e che la municipalizzata, guidata oggi da Massimo Tabacchiera, appalta ad altri soggetti. La nuova gara d'appalto, però, è una «torta» molto succulenta e redditizia da addentare: si tratta, infatti, di un affare da circa 800 milioni di euro, per una concessione di otto anni. Durata e corrispettivo economico che sono stati raddoppiati, dall'ultima gara a questa parte. Il business, poi, è reso ancora più ghiotto da un altro aspetto: i mezzi per coprire il servizio (rigidamente elencati nel capitolato), potranno essere acquistati con trattativa privata, e non più tramite bando pubblico. I termini per ritirare il capitolato scadranno il 24 agosto, ma il quadro si sta delineando. Finora i soggetti che hanno richiesto il Cd rom con la documentazione sono stati: Consorzio Cotri, Arriva Italia, Amt Genova, Roma Sight Seeing, Atm Milano, Ambasciata Ucraina. E, tra questi, gli addetti ai lavori hanno già individuato il super-favorito per l'aggiudicazione del bando: l'ultima volta, ad esempio, vinse un'Ati composta da Consorzio Cotri, Apm Perugia (insieme dentro la Tevere Tpl, sulla quale il consigliere del Pd Massimiliano Valeriani ha parlato di «anomalie da verificare») e Sita, grazie ai depositi acquistati da Apm per 12 milioni di euro nel 2005. E questi stessi depositi, come si legge al decimo punto del nuovo capitolato, saranno determinanti anche per la nuova aggiudicazione: «Il concorrente dichiara di avere la disponibilità di rimesse e strutture logistiche nel territorio del Comune di Roma, idonee allo svolgimento del servizio». Ed è un punto, quello appunto delle rimesse, che già in passato ha creato molti dubbi e che ha scaturito un provvedimento dell'Authority per la concorrenza e il mercato, presieduta da Antonio Catricalà. Tutto nasce nel 2005, alla scadenza del primo bando su tre lotti. Il Comune di Roma indice una nuova gara, inserendo il criterio delle rimesse come requisito fondamentale per l'aggiudicazione del servizio: allora, però, la concessione era per 4 anni, a 400 milioni totali. Il primo bando, quello del 2001, se lo aggiudicò l'Ati composta da Sita e Apm, nonostante Trambus (che concorse, arrivando seconda) avesse applicato un ribasso maggiore: il 27%, contro il 22% degli aggiudicatari. Nel 2005, Trambus non si ripresentò: nel frattempo, l'ex presidente Fabio Petroni era stato defenestrato - nel 2002 - dall'allora sindaco Walter Veltroni, con la gravissima accusa di essersi appropriato di 45 mila euro di spese di rappresentanza (il processo è ancora in corso). La nuova Ati, composta da Sita, Apm Perugia e Consorzio Cotri, vinse la gara a mani basse, visto che era l'unica che rispondeva ai requisiti del bando, dopo l'acquisto di Apm dei depositi. Il prezzo poi spuntato fu molto vantaggioso: il ribasso fu minimo, appena lo 0,05%, su una base d'asta di 190 milioni. Tra il primo e il secondo bando, in pratica, «ballano» quasi 40 milioni di euro a favore dell'aggiudicatario. Fabio Petroni, nel 2005, fece ricorso con la sua Terravision. E l'Authority, con un provvedimento dell'8 giugno 2007, evidenziò «un accordo tra Sita e Apm per restringere il confronto competitivo diretto tra due soggetti di ragguardevoli dimensioni: accordi che appaiono restrittivi della concorrenza». Oggi, quattro anni dopo, torna il bando. Un lotto unico, molto grande, simile - per certi versi - a quello vinto da Romeo sulla manutenzione stradale. E l'Atac prepara il capitolato

il presidente di Atac, Massimo Tabacchiera nominato da Alemanno, che sta guidando la società nel processo di riaccorpamento delle aziende del trasporto

800 Sono i milioni di euro per il «maxi-appalto» sul Trasporto pubblico locale, per quella parte di strade che non sono gestite direttamente dall'Atac e che la società mette a bando

28 Milioni, all'incirca, sono le strade non «coperte» da Atac. Si tratta, principalmente, della rete periferica del trasporto, pari al 20% dell'intera copertura della città di Roma

8 Sono gli anni di concessione per chi si aggiudicherà la nuova gara d'appalto. Termine che è stato raddoppiato rispetto al passato, quando il bando aveva durata quadriennale

Si chiamano «servizi aggiuntivi» e riguardano soprattutto i trasporti nelle zone più periferiche, che non sono regolarmente serviti dalle linee Atac. Si tratta di 28 milioni di chilometri/vetture l'anno che la municipalizzata appalta ad altri soggetti. Il super favorito per la gara d'appalto, i cui termini scadranno il 24 agosto è il Consorzio Cotri.

