



Data: 21/10/2009

Testata giornalistica: Il Sole 24ore Trasporti

Liberalizzazioni - La gara di Firenze slitta di 3 mesi. Testo scritto dall'attuale presidente, prima dirigente in Provincia. Vertice Ataf, conflitto d'interessi

«La gara per gestire il trasporto pubblico fiorentino nel periodo 2010-2015 slitta di tre mesi nel tentativo di evitare il rischio-annullamento. Il bando europeo, pubblicato per la prima volta dalla Provincia di Firenze nel giugno scorso, è stato ripubblicato qualche settimana fa con piccoli aggiustamenti e l'inevitabile rinvio della scadenza per la presentazione delle domande (dall'11 settembre al 10 dicembre 2009). Ma, soprattutto, il bando è stato ripubblicato con la modifica della firma, in calce, del dirigente provinciale alla Mobilità, ossia del responsabile unico del procedimento: non più Filippo Bonaccorsi - chiamato nel frattempo dal nuovo sindaco di Firenze (ed ex presidente della Provincia), Matteo Renzi (Pd), alla direzione dell'azienda di trasporto pubblico fiorentino Ataf - ma il neoresponsabile di settore Mirko Dormentoni. La ripubblicazione si è resa necessaria per evitare che Filippo Bonaccorsi risultasse sia nel ruolo di appaltante, che in quello di (principale) concorrente, con la «sua» Ataf, alla vittoria della gara di Firenze. Ma il rimedio scelto dagli enti locali per disinnescare il potenziale conflitto (che aveva sollevato la protesta dell'opposizione di centrodestra) ha già attirato l'attenzione degli avvocati amministrativisti, aprendo la porta a futuri ricorsi. In effetti, l'unica modifica rilevante riguarda la cancellazione dei criteri per calcolare l'offerta economicamente più vantaggiosa, che erano fissati nel vecchio bando: fino a 5 punti assegnati al prezzo, 25 al progetto di rete e ai servizi a domanda, 20 al rinnovo del parco mezzi, 10 al progetto dei servizi di car sharing e bike sharing, 10 all'offerta tariffaria, 10 al rinnovo degli impianti di servizio al pubblico, 10 punti alla campagna informativa agli utenti sul nuovo appalto, e gli ultimi 10 punti ai servizi per le scuole. Il nuovo bando stabilisce, invece, che i criteri per determinare l'offerta economicamente più vantaggiosa saranno «indicati nel disciplinare di gara che sarà inviato ai soggetti ammessi alla gara». Dunque i parametri verranno resi noti più avanti, una volta selezionati i concorrenti in possesso dei requisiti. Proprio i requisiti per partecipare alla gara, che vale 300 milioni in cinque anni, sono destinati a restringere il parterre dei partecipanti: sul fronte economico i concorrenti dovranno aver realizzato nel triennio 2006-2008 un fatturato globale (compresi i contributi pubblici) di almeno 120 milioni, di cui almeno 60 derivanti da servizi di Tpl su gomma, car sharing e bike sharing eseguiti «con buon esito e regolarmente conclusi» e, nel caso di raggruppamenti temporanei di imprese o di consorzi, la mandataria dovrà possedere almeno il 60% di questi requisiti economici. Sul fronte tecnico, nel triennio 2006-2008 i concorrenti dovranno aver coperto 27 milioni di km/anno di servizi di trasporto pubblico di persone su autobus, di cui almeno 4/5 di trasporto locale. In più, dovranno utilizzare tecnologie di telerilevamento (Avm/Sae o altre) sul totale del parco mezzi, e avere la certificazione Iso 9001:2000.