

01 Nov 2017

Servizio treni, solo tre gare su 43 contratti. Le Authority: «Troppi affidamenti diretti»

Giuseppe Latour

Aprire al mercato e alla concorrenza i servizi di trasporto regionale su ferro. È l'obiettivo al quale guarda la segnalazione congiunta che Anac, Antitrust e Autorità dei Trasporti hanno recapitato alle Regioni, al ministero delle Infrastrutture e a quello dell'Economia. Una formula inedita, quella di un atto unico che coinvolge tre Authority, per sottolineare un'anomalia diventata negli anni macroscopica.

La fotografia del mercato del trasporto regionale su ferro dice, infatti, che la strada delle gare, teoricamente possibile in base alle norme attuali, viene percorsa da una sparutissima minoranza di governatori: su 43 contratti di servizio attualmente attivi, appena tre sono passati da una gara. In sostanza, con la sola eccezione di Emilia Romagna e Valle d'Aosta, nel resto del paese si fa un ricorso quasi esclusivo alla formula dell'affidamento diretto. Una formula che sarà confermata da moltissimi contratti in fase di negoziazione.

È vero che il settore non è sottoposto agli obblighi del Codice appalti. Ma è anche vero, come sottolineano le tre Autorità, che la via delle procedure ad evidenza pubblica andrebbe, di regola, preferita comunque. E la questione, numeri alla mano, non è solo di principio. Il settore del trasporto regionale su ferro vale, infatti, 3,8 miliardi di euro, secondo le stime del ministero delle Infrastrutture, che considerano sia i contributi pubblici che i ricavi da traffico. Il ricorso così scarso agli affidamenti tramite gara rischia di tradursi in un danno per le casse dello Stato, costretto a pagare i servizi in base alla spesa storica.

Detto questo, la segnalazione prende atto della quasi assenza di gare sul nostro mercato. E sollecita i governatori ad adottare procedure più trasparenti anche in caso di affidamenti diretti o in house. «La scelta di derogare al principio dell'evidenza pubblica e, in particolare, di procedere ad affidamento diretto – si legge nel documento – è, cionondimeno, presidiata da alcuni specifici obblighi di legge di natura informativa e motivazionale».

Sia le norme nazionali che quelle comunitarie dicono che, anche in caso di affidamento diretto, ci sono dei passaggi che vanno compiuti. Come il «confronto competitivo» tra le offerte giunte da altri operatori eventualmente interessati e quella del soggetto al quale si intende affidare il servizio per via diretta.

Per facilitare l'arrivo di altri operatori e la formazione delle loro offerte, le Regioni dovranno attivarsi per rendere disponibili ed accessibili i dati e le informazioni relativi alla configurazione del servizio e al suo svolgimento storico. «Laddove – prosegue la segnalazione – dovessero emergere esigenze di riservatezza opposte al rilascio dei dati», l'ente affidante dovrà «contemperare tali esigenze con il diritto dei soggetti terzi potenzialmente interessati all'affidamento di accedere alle informazioni necessarie» a comporre le offerte.

Qualsiasi decisione si prenda, in fase di affidamento, ci sono poi degli obblighi di motivazione delle scelte. Questi sono particolarmente rigorosi quando arrivano più manifestazioni di interesse. In questo caso, secondo la segnalazione, la Regione deve adeguatamente giustificare perché ritiene che gli obiettivi di servizio pubblico siano garantiti meglio, «in termini di efficacia ed efficienza», con l'affidamento diretto più che con una gara vera e propria. E deve anche fornire le ragioni che sono alla base della scelta di un'impresa al posto di un'altra. La firma di un contratto di servizio non può avvenire, insomma, completamente al buio.