

PROVOCAZIONI

Moretti vuol fare le scarpe al Tar. Per il bene dell'economia

L'ad delle Ferrovie trova in una direttiva europea la via per fare acquisti diretti e non esporsi ai ricorsi di chi perde le gare

■ Provocatorio come sempre, Mauro Moretti, l'ad di Fs, sta pensando di svincolarsi dal sistema delle gare pubbliche e dalla ghigliottina dei ricorsi al Tar, dimostrando così tutto il fastidio provocatogli dall'ultimo appello, quello presentato dall'Alstom nella gara per i 50 treni ad alta velocità vinta da AnsaldoBreda e Bombardier. Dice Moretti: «Tu puoi fare una gara la migliore possibile, la più trasparente possibile, poi però chi perde si protegge con il Tar». Chiunque ne ha percezione: nel mondo degli appalti di commesse e di opere pubbliche non c'è cantiere che rispetti i tempi previsti, a causa dei ritardi inflitti dai processi amministrativi, perchè chi perde, ricorre. Gli esempi dell'intervento del Tar sono infiniti: dalla Fenice di Venezia all'autostrada Broni-Mortara, dal Teatro alla Scala alla ristrutturazione della Stazione Centrale di

Milano, dalla Pedemontana veneta alla Cittadella degli archivi del Comune di Milano. Raramente, però, il ricorrente riesce a ribaltare il risultato originario della gara, e ciò dimostra, in buona sostanza, che spesso si tratta solo di ostruzionismo stile «se la va la va». Restando al mondo ferroviario, molti ricorderanno il braccio di ferro che ha opposto Moretti alle cooperative di pulizia, che hanno cercato di resistere, per via amministrativa, alla disdetta dei contratti. I treni erano sporchi, ma i 50 ricorsi al Tar e al Consiglio di Stato prolungarono i disagi dei viaggiatori: alla fine le Ferrovie vinsero su tutta la linea. Erano solo barricate.

Oggi Moretti cerca una via più agile, e sta esplorando la possibilità, per le prossime gare riguardanti l'alta velocità, di appellarsi alla direttiva europea numero 17 del 2004, che all'articolo 30 prevede la possibilità

di affidamenti diretti anche per aziende pubbliche. I presupposti per l'applicazione della norma sono sostanzialmente due: che si tratti di un settore con più soggetti in competizione e che la commessa sia autofinanziata (anche con il ricorso al credito).

Il riferimento implicito di Moretti è ai futuri concorrenti di Ntv: perchè - è il suo pensiero - Montezemolo, privato, deve poter comprare i treni in un giorno mentre io, pubblico, devo metterci anni? Per ora si tratta di una provocazione, per due motivi: nell'alta velocità non sono all'orizzonte nuove gare d'appalto e la privata Ntv è ancora un concorrente "in progress", non operativo. Ma su un punto Moretti ha ragione da vendere: le incertezze dei tempi generate dai ricorsi alla giustizia amministrativa fanno tutt'altro che bene all'economia.

PStef

ALTA VELOCITÀ Le norme Ue prevedono libertà dai bandi se in un settore c'è concorrenza tra più soggetti

