

Eav, nuovo ricorso sui treni De Gregorio: firmo lo stesso

IL CASO

Umberto De Gregorio, presidente dell'Eav, cita a memoria Antonello Venditti («Quando pensi che sia finita, è proprio allora che comincia la salita, che fantastica storia è la vita»). Ma in realtà di fantastico nella storia dell'acquisto dei 40 nuovi e indispensabili treni, destinati dalla Regione Campania attraverso l'Ente autonomo Volturno alla linea Vesuviana, non c'è nulla. E lo stesso manager, aggiornando il testo, riconosce che la storia complicata «è la vita di un amministratore pubblico», impossibilitato da 19 mesi a dare il «via libera» alla produzione e alla consegna dei convogli, ben sapendo che si è già in ritardo rispetto alle legittime esigenze dell'utenza e che i primi li vedrà solo tra un paio di anni. Ora c'è un nuovo ricorso al Tar avverso la decisione della Commissione aggiudicatrice di assegnare l'appalto alla multinazionale tedesca RTI Stadler in seguito alla sentenza del Consiglio di Stato, arrivata un mese fa. È stata Hitachi Rail, l'altra azienda concorrente all'appalto, ad adire il Tribunale amministrativo regionale nei confronti proprio della Commissione (ampio il ricorso presentato dallo studio legale Magrì, Sersale, Ambroselli) nel tentativo di rimettere in discussione la conclusione dell'iter con una lunga serie di eccezioni sul piano della legittimità, del diritto e della procedura. Si torna

dunque al Tar che era già stato adito dai tedeschi e con successo dopo la prima aggiudicazione della gara a Hitachi: fu proprio quella decisione a spingere Hitachi al Consiglio di Stato che di fatto non l'ha modificata.

LO SCENARIO

Come finirà non è però l'unica domanda che legittimamente si pone l'opinione pubblica, nel pieno rispetto peraltro della tutela di diritti che si teme possano essere stati violati. La domanda vera è quando i treni inizieranno a circolare sulla più «scasata» delle linee ferroviarie interne della Campania: «Noi abbiamo un obiettivo: mettere treni nuovi sulla Vesuviana» insiste il presidente dell'Eav. E aggiunge: «Ma sembra una storia infinita. Quando sembrava terminata, ricomincia il contenzioso. In teoria in attesa della fine del contenzioso dovrei stare fermo e non firmare il contratto con Stadler. Ma possiamo permetterci di aspettare ancora?». De Gregorio conosce già la risposta: «No. Non possiamo», dice. E annuncia cosa ha intenzione di fare: «Aspetteremo che il Tar non conceda la sospensione del provvedimento di aggiudicazione e firmeremo, assumendoci la responsabilità di questo atto. Perché i pendolari non possono aspettare ancora, abbiamo perso già due anni per questo contenzioso».

Scelta delicata, come si intuisce, che in ogni caso ripropone in modo chiaro tutti i dubbi e le perplessità che ormai da anni riguardano i tempi del contenzioso amministrativo. Un tema, peraltro, di assoluta attualità visto che tra le riforme annunciate dal governo nell'ambito del Piano di ripresa e resilienza quella della giustizia civile è tra le priorità assolute. E in effetti, di là di ogni considerazione giuridica, è difficile non assegnare alle lungaggini che inevitabilmente accompagnano l'aggiudicazione di un appalto pubblico, un peso rilevante sulla durata complessiva dell'iter. Non c'entra insomma solo il Codice degli appalti o quel che ne rimane: c'è un problema di tempi del contenzioso amministrativo che, come dice De Gregorio, impedisce «agli amministratori pubblici di operare con serenità e certezza dei tempi». Non a caso è stato l'altro giorno il governatore De Luca a ricordarlo al premier Draghi nell'incontro tra governo e Regioni, proponendo di fermare i ricorsi al Tar e al Consiglio di Stato dopo le gare di appalto.

n. sant.

**DUE ANNI DI BATTAGLIA
SUL MAXI APPALTO
ALLA TEDESCA STADLER
IL PRESIDENTE AVVERTE
«NON ASPETTO IL TAR
BASTA LUNGAGGINI»**

LUNGAGGINI Uno dei nuovi treni dell'Eav inaugurato di recente

