

I tempi lunghi per le grandi opere: tutta colpa dei ricorsi?

Risposta del 31 maggio 2021 all'interpellanza presentata il 18 maggio 2021 da Matteo Pronzini e cofirmatari

PRONZINI M. - Ringrazio il Presidente per avermi comunicato con largo anticipo che adesso trattiamo le interpellanze concernenti il Dipartimento del territorio. Chiederei, se possibile, che ci dica, con lo stesso largo anticipo, anche quando saranno discusse le altre interpellanze, cosicché possiamo prepararci adeguatamente. Per quanto riguarda questa mi rimetto al testo.

ZALI C., DIRETTORE DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - L'interpellanza poneva cinque domande.

1. *Cosa intendono fare il Governo e il Dipartimento del territorio (DT) per risolvere il caos generato dal bando di concorso in oggetto, sia facendo seguito a eventuali decisioni del TRAM, ma, soprattutto, intraprendendo iniziative che permettano di superare velocemente le numerose critiche ricevute da parte degli operatori del settore?*

La domanda si riferisce alle opere di progettazione di dettaglio del tram-treno. La gara di appalto in oggetto si rivolgeva a gruppi multidisciplinari di progettisti e di specialisti di vari settori, in ragione dell'importanza e delle particolarità dell'opera. I potenziali concorrenti che avessero ritenuto lesive del diritto le prescrizioni del bando di concorso avevano la facoltà di ricorrere contro lo stesso al Tribunale cantonale amministrativo (TRAM). Nei termini stabiliti dalla legge è pervenuto un solo ricorso. La procedura è attualmente pendente. Il Consiglio di Stato non può quindi condividere la gratuita affermazione secondo cui il bando di concorso in oggetto avrebbe generato un non meglio precisato caos.

2. *Cosa farà il DT per modificare il bando di concorso in oggetto in modo tale che questo possa portare a un numero più consono di offerte idonee (dunque ad una maggior concorrenza tecnico/economica a tutto vantaggio della qualità del progetto che verrà realizzato) da parte di offerenti che già oggi tecnicamente lo sarebbero ma che a causa di inutili elementi di difficoltà inseriti nel bando si vedono negare questa idoneità tecnica?*

Gli interpellanti sono sicuramente a conoscenza del fatto che un bando di concorso, una volta pubblicato, non può essere modificato a piacimento a posteriori. Va in ogni caso presunta la correttezza del bando così come pubblicato fino a diverso avviso di un Tribunale. Il DT farà pertanto nulla per modificare il bando di concorso in oggetto.

3. *Come intende il DT cautelarsi contro la prosecuzione delle dinamiche che sembrano portare a vere e proprie forme di intese cartellari nel settore della progettazione del genio civile in Ticino? Non sarebbe auspicabile procedere a un bando di concorso suddiviso in più lotti, anziché ostinarsi a pubblicare un progetto da 500 milioni di franchi con l'intento di procedere a una sola delibera a un solo gruppo di progettisti?*

Gli interpellanti affermano l'esistenza di «vere e proprie forme d'intese cartellari nel settore della progettazione del genio civile in Ticino» senza indicare il benché minimo elemento a sostegno di una simile affermazione. Riguardo alla gara d'appalto in discussione, è nella

normale natura delle cose che un appalto di questa insolita entità rientri, alle nostre latitudini, nelle capacità operative di un numero limitato di esecutori singoli. La facoltà di costituirsi in consorzio prevista dal bando garantisce a tutti la possibilità di non essere esclusi a priori. Quanto alla suddivisione dell'appalto in lotti, si ricorda che è interesse del committente ricercare offerte di qualità, che garantiscano una progettazione capace di affrontare nell'insieme i problemi e le esigenze poste dal progetto, oltre che la possibilità d'interloquire efficacemente con un unico interlocutore. La suddivisione in lotti risponderebbe esclusivamente a logiche di distribuzione a pioggia del lavoro e delle relative remunerazioni, a scapito della qualità attesa per il compito a concorso.

4. *Tenuto conto del crescente malessere del settore, quali iniziative intende intraprendere il DT per sanare la situazione creatasi? Proseguirà con la politica, per la verità un po' supponente, condotta negli ultimi anni, senza tenere conto degli errori messi in evidenza da diverse decisioni del TRAM, oppure cercherà di instaurare un dialogo necessario per risolvere rapidamente le situazioni citate che arrecano ritardi e danni nella prospettiva di realizzare opere infrastrutturali che il Cantone attende da anni?*

Nuovamente, gli interpellanti riportano per vere tesi personali prive di riscontro, in questo caso «*un crescente malessere del settore*» o la presunta supponenza nella gestione degli appalti. Ciò che è oggettivo è che solo nel 2020 sono state aggiudicate 840 commesse pubbliche d'importo superiore a fr. 5'000.-, per un importo totale di 168.5 milioni di franchi. Per queste 840 commesse, in 601 casi sono state svolte procedure rette dalla Legge sulle commesse pubbliche (LCPubb), suddivise in 40 gare d'appalto in procedura libera (per un totale di 53.8 milioni di franchi), 4 procedure su invito (1 milione di franchi), mentre in 557 casi vi è stato un incarico diretto (31.8 milioni di franchi). Altre 51 procedure libere erano assoggettate al Concordato intercantonale sugli appalti pubblici (CIAP) per un totale di 67.8 milioni di franchi e 188 commesse sono state assegnate ai sensi dell'Ordinanza sulle strade nazionali (OSN) per le prestazioni e le forniture relative all'ambito autostradale per complessivi 14.1 milioni di franchi. Le 840 commesse del 2020 sono state oggetto di 230 risoluzioni di Consiglio di Stato e di 610 decisioni della Divisione delle costruzioni in quanto rientranti nei suoi limiti di competenza finanziaria. La stragrande maggioranza di queste procedure si è svolta senza contestazioni, pur se in un settore complesso e sempre più regolamentato. Ciò costituisce un segno evidente che gli uffici del Dipartimento, anche se non immuni da errori, di principio svolgono correttamente e in modo efficiente il proprio compito. Quanto alle sentenze del TRAM, esse sono sempre state pienamente rispettate, non solo nel singolo caso ma anche, dove indicato, ai fini di una correzione delle prassi adottate. Proprio l'adeguamento allo sviluppo della giurisprudenza ha determinato alcuni cambiamenti, talvolta mal compresi dai professionisti.

Quanto ai ritardi nella realizzazione delle opere infrastrutturali, si nota che spesso sono originati da contenziosi promossi da offerenti in funzione di aspettative economiche destinate dalle commesse pubbliche. Si può dialogare finché si vuole, ma ciò non muta la circostanza incontrovertibile che una commessa alla fine può avere un unico aggiudicatario, il che provocherà inevitabilmente il malcontento di tutti gli altri partecipanti al concorso.

5. *Si ritiene che le modalità con cui è stato finora gestito il bando di concorso, e più in particolare la sua fase di risposta alle domande (vedere circolari 1 e 2 del 22.04.2021) sia degno delle modalità con cui un servizio pubblico così importante dovrebbe essere gestito, oltretutto per una gara di carattere internazionale? A questo proposito, non si ritiene di dover intervenire sull'Ufficio delle commesse pubbliche e della*

programmazione chiedendo di riconsiderare il proprio atteggiamento in tutta questa vicenda?

Con riferimento alla fase procedurale delle domande di delucidazione del bando, si rileva che cinque concorrenti hanno formulato complessivamente 111 domande, mentre un sesto ne ha poste da solo ben 195. Questa cifra, oggettivamente anomala per rapporto al numero di domande formulato dagli altri professionisti, verosimilmente non può essere spiegata con effettive difficoltà di comprensione dell'interessato e può di conseguenza essere ipotizzato che tali domande siano state poste con finalità diverse. Tale ipotesi è confortata dal fatto che l'interessato ha perso il termine di ricorso contro il bando, salvo poi presentarne uno, verosimilmente irricevibile, contro le risposte, nel tentativo di ottenere in tal modo una modifica del bando. In ogni caso anche questo tema è al vaglio del TRAM e prima che esso si sia pronunciato, una richiesta d'intervento nei confronti dell'Ufficio delle commesse pubbliche e della programmazione sarebbe quantomeno prematura.

PRONZINI M. - La prima cosa da dire sulla progettazione e adesso sull'esecuzione di questo progetto è che esso è partito con alcuni problemi fin dall'inizio. Ho inoltrato più interpellanze sulle modalità con cui sono stati dati i primi lavori di progettazione, che avevano un importo considerevole. In secondo luogo, pur dando il beneficio della buona fede a tutti, se c'è un settore in Ticino e in Svizzera che ha qualche probabilità di fare cartelli è proprio quello di cui stiamo parlando. Ricordo la questione legata ad Asfaltopoli, gli scandali nei Grigioni, dove addirittura chi aveva segnalato una situazione di cartello credo sia anche stato ricoverato all'ospedale neuropsichiatrico; lo scorso anno sono emerse situazioni di questo tipo anche in Mesolcina.

Sulla questione dei lotti, che secondo il Consigliere di Stato servirebbero unicamente a una ripartizione a pioggia, mi pare ci siano esempi che dimostrano il contrario, cioè lavori "chiavi in mano" che dal punto di vista della qualità hanno sollevato qualche dubbio. Da ultimo, vedremo cosa deciderà il TRAM. Prendo atto che per il momento vi è un effetto sospensivo. Non credo che questo Tribunale, di fronte a un ricorso, conceda un effetto sospensivo senza nessuna base. Ci riserviamo di intervenire nuovamente sulla questione. Ricordo che si tratta di un tema che, sia dal punto di vista finanziario, sia del trasferimento del traffico da privato a pubblico o da gomma a rotaia, è estremamente importante per il nostro Cantone.

ZALI C., DIRETTORE DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Condivido le sue preoccupazioni in merito allo svolgimento di questo appalto e il Consiglio di Stato auspica fortemente che, proprio nell'interesse del trasferimento del traffico su rotaia, si possa proseguire nei tempi più brevi possibili.

L'atto parlamentare è dichiarato evaso.