

Urbanistica 19 Gennaio 2021

Gare Anas pubblicate e poi rinviate sine die, la denuncia dell'Ance: bandi di carta

di Massimo Frontera

In breve

Bianchi: i numeri sui bandi? specchietto per le allodole, le opere sono ancora bloccate

Procedure che dopo la scadenza fissata per le offerte entrano nel mistero; sedute di gara che vengono altrettanto misteriosamente rinviate «ad altra data da destinarsi» con la promessa di comunicare «a breve» la nuova data. Benvenuti nel retrobottega delle stazioni appaltanti. Benvenuti nella dimensione atemporale dei cosiddetti "tempi di attraversamento", che possono essere una interminabile via crucis; e dove la discrezionalità della stazione appaltante è massima e sono invece quasi pari a zero le possibilità per l'impresa di incidere sulle decisioni - spesso imponderabili - della committenza.

Alcuni esempi, di questi giorni. Anas: gara per l'ammodernamento del tronco Manduria-Lecce dell'itinerario Bradanico-Salentino, importo 17,15 milioni di euro. Il 13 gennaio si comunica che il 15 gennaio si svolgerà la seduta di gara, il 14 gennaio si comunica il rinvio «a data da destinarsi» a causa di «motivi tecnico-organizzativi». Sempre Anas: nodo ferro-stradale di Casalecchio di Reno sulla Statale 64 Porrettana, importo 135,9 milioni di euro. Ieri, 18 gennaio, la comunicazione della posticipazione della seduta di gara, indicata nel disciplinare e prevista oggi. Motivo? Non indicato. Ma tranquilli, la nuova data sarà comunicata «al più presto». Avviso fotocopia anche per la gara da 136,2 milioni di euro - sempre dell'Anas - per l'accessibilità della Valtellina sulla Statale 38 dello Stelvio. Nessuna spiegazione, nessuna data, nessun motivo. Ancora Anas: lavori di messa in sicurezza del tracciato della Potenza-Melfi sulla Statale 658. Un appalto di quasi 11,5 milioni di euro, anche in questo caso il giorno prima della seduta di gara (prevista il 15 gennaio) arriva il rinvio «a data da destinarsi», senza ulteriori spiegazioni.

Una situazione simile è stata segnalata nei giorni scorsi dall'Aiferr, l'associazione delle imprese ferroviarie, per un paio di gare di Rfi - **per oltre 1,3 miliardi di euro in totale** - bandite a luglio, con offerte scadute a settembre, e poi sparite dai radar.

Tutti casi che raccontano una storia molto diversa da quella che - all'apparenza - suggeriscono i numeri sui bandi di gara. Dire infatti che nel 2020 i bandi di gara per opere pubbliche sono diminuiti dell'11,1% sull'anno prima e che gli importi sono però cresciuti del 28,7% (**dato Ance**) non significa dare una corretta rappresentazione dell'economia reale. Non solo. I casi citati autorizzano a guardare con una certa prudenza l'**incremento del 32% dei bandi Anas registrato dal Cresme**, per un valore di 5,7 miliardi di euro. Quante di queste risorse - e quando - si trasformeranno in cantieri? Quanti altri bandi sono stati rinviati "sine die"? Eppure la narrazione dei bandi è potente, se anche il premier Conte, proprio oggi ha sentito il bisogno di ricordare che «nel 2020, pur in un contesto economico così difficile, gli appalti, soprattutto quelli di Anas-Rfi, sono cresciuti, a un totale di 43,3 miliardi rispetto ai 39,4 del 2019».

«Stiamo parlando di bandi di carta - attacca il vicepresidente dell'Ance per le Opere pubbliche Edoardo Bianchi -: ci sono imprese che per presentare l'offerta hanno corso e che ora si sentono dire che la seduta di gara è rinviata senza un motivo e senza una data. Se non c'era tutta questa fretta forse era meglio dare alle imprese più tempo per formulare un'offerta migliore». «La narrazione sui bandi di gara - conclude - è una mistificazione della realtà». Di più: «I bandi sono uno specchietto per le allodole. Le opere sono ancora bloccate». Una rappresentazione più corretta della realtà sta nella diminuzione del 16,8% delle ore lavorate nei primi 9 mesi del 2020 (dato Casse edili). Non solo. «Che fine hanno fatto - chiede Bianchi - tutte quelle gare che, in base all'articolo 8 del decreto Semplificazioni avrebbero dovuto essere aggiudicate e

consegnate entro il dicembre 2020? Il governo ha fatto un monitoraggio su questi appalti? A che punto sono?». Anche in questo caso non si tratta esattamente di spiccioli, in gioco ci sono circa due miliardi di euro, ancora una volta con una quota rilevante di lavori Anas.

APPALTI GIÙ DEL 14,6% SENZA L'EFFETTO FERROVIE - AL VIA 46 CANTIERI NEL 2021

Va anche considerato che i bandi di manutenzione di Anas e Ferrovie sono accordi quadro, con un importo che corrisponde a un volume potenziale di lavori effettuati ma che non è detto che venga effettivamente realizzato integralmente. Gli accordi quadro, inoltre, sono pluriennali: l'importo (potenziale) si traduce in Sal distribuiti su di più anni (nei quali ovviamente non ci saranno bandi per quei lavori oggetto dell'accordo quadro). Ed ecco come il maxi-bando di gara rischia di restare una maxi-promessa, di grande effetto ma di incerto impatto sull'economia.

Il Sole 24 ORE aderisce a  The Trust Project

P.I. 00777910159 | © Copyright Il Sole 24 Ore Tutti i diritti riservati

ISSN 2724-203X - Norme & Tributi plus Enti Locali & Edilizia [<https://ntplusentilocaliedilizia.ilsole24ore.com>]