

## **Concorso Tram Treno: quando il TRAM smaschera il Consiglio di Stato**

Risposta del 22 settembre 2021 all'interpellanza presentata il 17 agosto 2021 da Matteo Pronzini e cofirmatarie

*L'interpellante si rimette al testo.*

ZALI C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - L'interpellanza si presenta in quattro pagine fitte di domande e quindi eviterei la rilettura delle domande, pena il superamento dei dieci minuti a disposizione per questo esercizio.

Risposta numero 1. Il nuovo bando di gara è stato pubblicato venerdì 17 settembre e segue nei contenuti le indicazioni del Tribunale cantonale amministrativo (TRAM). Inoltre sono state prese in considerazione le richieste formulate dalla delegazione dei rappresentanti del settore che il Dipartimento del territorio ha incontrato lo scorso 10 giugno. L'impegno profuso dovrebbe pertanto garantire una buona condivisione sia degli scopi sia dei metodi. Dalla lettura della sentenza del TRAM emerge come esso abbia puntualmente recepito la modifica della Legge federale sugli appalti pubblici [LAPub; RS 172.056.1] entrata in vigore il 1° gennaio 2021 che ha sostituito il principio dell'aggiudicazione all'offerta "economicamente più vantaggiosa" con quello dell'aggiudicazione all'offerta "qualitativamente più vantaggiosa". Il bando di concorso annullato, pur contenendo criteri di selezione qualitativa dei concorrenti, fondava la competizione tra loro sostanzialmente su criteri di costo. Il TRAM, alla luce della novella legislativa, ha ritenuto il bando troppo incentrato sul prezzo e troppo poco sulla qualità delle offerte. Sotto questo aspetto, come anticipato, le conclusioni del Tribunale amministrativo a posteriori risultano condivisibili.

Per quanto concerne invece l'asserito caos generato dal primo bando di concorso, si deve contestualizzare e precisare che un limitato numero di partecipanti al concorso ha chiesto delucidazioni al riguardo del contenuto del bando, il che è perfettamente normale e fisiologico, mentre un unico partecipante ha posto da solo circa 180 domande, interponendo poi ricorso al TRAM nei confronti delle risposte ricevute, ricorso dichiarato irricevibile.

Risposta numero 2. Premesso che in materia di concorsi pubblici un numero maggiore di partecipanti non significa anche necessariamente maggiore qualità, i criteri di idoneità previsti dal bando servono proprio a selezionare coloro che sono in grado di adempiere al meglio alle aspettative del committente rispetto a coloro che pur bravi non offrono lo stesso tipo di garanzia. Questo deve a maggior ragione essere il caso laddove un'opera è di particolare complessità. Il progetto della rete tram-treno si distingue dai progetti ordinari in quanto particolarmente multidisciplinare e impegnativo. Richiede un prolungato dispendio di risorse e, per un committente pubblico che non vuole correre rischi quanto la qualità dell'adempimento, non è perciò ritenuto adatto a progettisti privi della necessaria struttura ed esperienza. Sotto questo aspetto quelli che sono definiti nell'interpellanza «*inutili elementi di difficoltà*», sono invece ritenuti da un committente prudente, come deve chi amministra 400 milioni di franchi di denaro pubblico, i requisiti minimi necessari per garantire la buona qualità delle prestazioni richieste. In questo senso, scendere a compromessi sui requisiti di idoneità comporterebbe anche veder arrivare un numero imprecisato di concorrenti da ogni Paese e con ogni sorta di profilo professionale, avvantaggiati da richieste economiche assolutamente concorrenziali ma dalle competenze difficili da controllare e paragonare a quelle dei concorrenti indigeni. Ad ogni modo, per tenere in debito conto anche le possibilità e aspettative di professionisti privi dei requisiti per

partecipare con successo al concorso principale, nella nuova versione del bando sono stati scorporati i due autosili dei posteggi di attestamento di Manno e Bioggio, del valore complessivo di circa franchi 60 milioni di franchi, pari a circa il 15% del costo complessivo delle opere. Questi oggetti possono essere progettati anche senza la competenza ferroviaria necessaria per le opere principali. Vi saranno quindi due ulteriori gare d'appalto, aperte a un ventaglio più ampio di professionisti.

Risposta numero 3. AlpTransit Gottardo SA ha iniziato a progettare in Ticino verso il 1990, dapprima sotto la responsabilità delle FFS e crescendo continuamente fino al 12 maggio 1998, data in cui ha fondato la propria società che contava diverse decine di collaboratori. La nuova trasversale alpina è dunque stata gestita da una società apposita, dato che la struttura organizzativa del committente non poteva affrontare un carico di lavoro straordinario così elevato e mutabile nel tempo. Per contro, il Cantone Ticino gestirà il progetto Rete tram-treno del Luganese (RTTL) in proprio, con un'unità apposita formata da un numero ridotto di collaboratori, sostenuti da specialisti esterni e svolgendo una buona parte di prestazioni collaterali tramite i normali uffici dell'Amministrazione cantonale. Per questo progetto non sarà quindi possibile creare una grande struttura committente e smantellarla in seguito. La realtà corrisponde quindi pienamente all'esigenza di avere un unico interlocutore competente e coordinato nella forma di un gruppo mandatario. Questo gruppo conterà comunque un numero di progettisti settoriali paragonabile a quello che risulterebbe adottando la soluzione proposta dagli interpellanti con lo svantaggio che quest'ultima moltiplicherebbe non solo l'onere coordinativo ma anche il rischio di errori e di carenze progettuali. Attualmente il committente può effettuare un controllo sulla coordinazione, cosa che verrebbe a mancare se la facesse per conto proprio. Si ritiene pertanto in sintesi che un appalto di questa portata e complessità non sia la sede indicata per fare esperimenti e adottare novità nelle modalità di gestione degli appalti.

Risposta numero 4a. L'affermazione secondo la quale si sarebbe provocato l'effetto opposto non è del tutto corretta e deve essere precisata. Vero è infatti che tutti i concorsi precedenti che prevedevano la partecipazione di gruppi mandatarî sono stati impugnati; negli altri casi, come ad esempio da ultimo la progettazione esecutiva della Circonvallazione Agno-Bioggio, era però stata contestata l'aggiudicazione e non il bando. In occasione del progetto RTTL si è quindi cercato di anticipare gli argomenti che verosimilmente sarebbero stati usati per contestare la delibera cercando di risolverli anticipatamente attraverso le condizioni di gara.

Risposta numero 4b. L'assegnazione di mandati tramite incarico diretto presuppone generalmente una trattativa e una serie di controlli e di verifiche analoghe a quelle imposte da una procedura libera. Inoltre anche una delibera diretta può essere impugnata. Nel contesto della risposta non si trattava comunque di illustrare unicamente la qualità del settore messo in discussione ma, per completezza di informazione, di dare un'idea anche del volume di lavoro prodotto.

Risposta numero 5. Il settore della progettazione è attualmente interessato da un marcato cambiamento di approccio alle commesse pubbliche generato a livello federale dalla nuova revisione della Legge sugli appalti pubblici entrata in vigore lo scorso 1° gennaio 2021 e a livello cantonale dalla revisione della Legge sulle commesse pubbliche [LCPubb; RL 730.100]. In numerosi Cantoni è inoltre già avvenuta, o è in corso, l'adesione al nuovo Concordato intercantonale sugli appalti pubblici [CIAP; RL 730.500]. Tra il 2017 e il 2018, sono inoltre state abolite per intervento della Commissione della concorrenza (COMCO), le tariffe orarie di riferimento concordate tra i professionisti del ramo e i maggiori committenti pubblici, le cosiddette tariffe KBOB (Conferenza di coordinamento degli organi della

costruzione e degli immobili dei committenti pubblici). Allo stesso tempo l'edilizia e il genio civile sono in calo di lavoro o lo prevedono a breve e a medio termine. Infine dall'ultima primavera è appena entrato in vigore il nuovo CCL per gli studi di progettazione. In una simile costellazione di eventi è normale che vi sia un certo nervosismo. Le aspettative verso l'ente pubblico, in particolare verso l'Amministrazione cantonale, è che si ponga rimedio a tutto ciò. Alle richieste costruttive è sempre stata data una risposta costruttiva. Il dialogo con le associazioni di categoria non è mai stato interrotto e ancora qualche settimana fa la stessa **Conferenza delle Associazioni tecniche del Cantone Ticino (CAT)** ha dichiarato in un'intervista concessa a un quotidiano del nostro Cantone che «*i committenti problematici sono altri*», inteso con ciò che la collaborazione con il Cantone funziona. Attualmente i motivi che sono alla base dei ritardi nei grandi progetti non sono legati alle commesse pubbliche.

*Insoddisfatto l'interpellante, l'atto parlamentare è dichiarato evaso.*