

Urbanistica 12 Maggio 2021

Costruzioni, gli enti locali reagiscono al Covid: +13,4% di spesa nei primi quattro mesi del 2021

Stampa

di Massimo Frontera

In breve

Rapporto Infrastrutture Cresme-Camera: in calo il tempo medio di aggiudicazione. Busia (Anac): più appalti integrati per accelerare le opere

«Dopo che sono state messe da tempo risorse ingenti nella "macchina" degli enti locali, la capacità di spesa ha visto una accelerazione». Il direttore del Cresme Lorenzo Bellicini punta il dito su uno dei trend delle costruzioni registrati dal "Rapporto 2021 infrastrutture strategiche e prioritarie, programmazione e realizzazione", realizzato dal Cresme e dall'ufficio studi della Camera in collaborazione con l'Anac, e presentato oggi a Montecitorio.

«Nel 2019 - segnala il Cresme - la spesa degli enti locali è cresciuta del 14,9% e nel 2020 del 2,3%». Più esattamente, nel 2019 gli investimenti fissi lordi in costruzione hanno superato i 9,3 miliardi e nel 2020 i 9,5 miliardi (slide). Il dato significativo se si considera che gli Enti locali sono stati particolarmente toccati dalla frenata dovuta alla pandemia; «va poi considerato - fa notare Bellicini - che i comuni oggi, rispetto al 2008, si ritrovano con il 30% in meno di personale tecnico interno». Ma il dato più rivelatore è quello recentissimo (e per questo non incluso nel rapporto), che riguarda la spesa nel 2021. «Nei primi 4 mesi del 2021 - riferisce Bellicini - la spesa degli enti locali per le costruzioni è stata di +13,4%: oggi siamo quindi di fronte a una situazione di ripresa del mercato abbastanza importante».

In generale gli investimenti in opere pubbliche hanno visto nel 2020 un netto incremento, nonostante il Covid. «Per i bandi di sola costruzione - spiega Bellicini - nel 2019 e nel 2020 siamo di fronte ai picchi massimi degli appalti di opere pubbliche negli anni 2000», con, rispettivamente, un valore di opere mandate in gara di oltre 39,3 miliardi nel 2019 e di quasi 43,7 miliardi nel 2020. Dal 2016 al 2020 la crescita è stata del 142,3 per cento. Nella disaggregazione dei numeri il Cresme individua un andamento in controtendenza che riguarda il partenariato pubblico-privato, che nel triennio 2017-2019 è cresciuto in maniera robusta arrivando a 11,5 miliardi nel 2019, per poi riprecipitare nel 2020 a quasi 4,7 miliardi di euro. La massiccia iniezione di risorse pubbliche del Pnrr probabilmente rafforzerà questa tendenza. «Perdere le risorse del partenariato pubblico-privato è sicuramente un problema», chiosa Bellicini.

Tra i settori trainanti ci sono i gestori delle reti e delle infrastrutture, con Rfi che diventa di gran lunga la prima stazione appaltante del Paese, con 13,8 miliardi di euro messi in gara nel 2020. Tassi di crescita significativi li ha fatti registrare anche Anas con quasi 5,8 miliardi di euro. Segnali di ripresa importanti arrivano anche dal Mezzogiorno. «Da alcune indagini che stiamo facendo posso dire che gli incentivi sui lavori edilizi stanno attivando il mercato del Mezzogiorno».

Guardando invece all'attuazione del Pnrr non può non preoccupare un altro dato citato nel rapporto. Si tratta di una analisi qualitativa del Cresme condotta su un campione di 20 infrastrutture per 30 miliardi di euro in totale, divise in 57 lotti (25 strade e autostrade, 13 ferrovie, 6 metropolitane e 13 opere per la portualità e la logistica). Ebbene, i tempi medi per lotto sono pari a 13,2 anni per le strade e le autostrade, a 17,8 anni per le opere ferroviarie, a 19,6 anni per le metropolitane e a 16,6 anni per la portualità e la logistica.

Tornando più in generale all'intero panorama degli appalti pubblici, una buona notizia arriva invece dai tempi medi di affidamento, cioè il tempo che separa la pubblicazione del bando dall'aggiudicazione. Tra il 2019 e il 2020 il tempo medio ha

visto una riduzione da 6,7 mesi a sei mesi. Un dato che è appare lontanissimo dai 16,2 mesi del 2011 e prossimo ai 5,9 mesi del 2017, che resta il record degli ultimi 10 anni.

Busia: appalti integrati per velocizzare le opere

Commentando alcuni elementi contenuti nel rapporto, il presidente dell'Anac ha sottolineato che «la fase temporale di programmazione e progettazione pesa all'incirca per il 50% del tempo per la realizzazione delle opere: questo elemento fa capire quanto sia importante lavorare sugli appalti integrati per consentire una maggiore possibilità per le stazioni appaltanti mettere a gara anche parte della progettazione. Questo è elemento chiave per l'accelerazione». Il presidente dell'Anac sa ovviamente che un più ampio ricorso all'appalto integrato non è una scelta neutra ma comporta rischi e accorgimenti. Un presupposto importante è che la Pa non perda il controllo e il governo della progettazione; e questo presuppone competenze e professionalità.

«Se si vuole evitare che la stazione appaltante perda il controllo sull'opera che affida - avverte Busia - occorre avere una qualificazione delle stazioni appaltanti, cioè avere competenze in grado di valutare concretamente e seguire la progettazione data ad altri: non è mai un buon compratore chi non sa anche fare. La qualificazione delle stazioni appaltanti è la chiave di volta di tutte le riforme di cui si ha bisogno adesso». Per il presidente Anac il tema della qualificazione riguarda l'offerta. «Le sfide che abbiamo di fronte - dice - sono certamente quella della qualificazione delle stazioni appaltanti ma anche quella della qualificazione del tessuto imprenditoriale: purtroppo, se si guarda al tessuto imprenditoriale, tolti alcuni soggetti particolarmente attrezzati, c'è un bisogno di utilizzare in modo corretto e coerente le risorse ingentissime e irripetibili (del Recovery plan, ndr), sia per rafforzare e qualificare le stazioni appaltanti, sia per aiutare e spingere la parte privata per avere strumenti sufficienti per reagire in modo adeguato alla sfida che al settore privato viene posta».

Quanto agli interventi normativi che il governo sta mettendo a punto, anche nel settore degli appalti pubblici, Busia ha ricordato che «l'innovazione normativa ha il pregio di portare benefici al settore, ma ha anche un costo nel rallentamento che, immediatamente dopo alla modifica normativa, segue nell'affidamento degli appalti, perché le stazioni appaltanti e gli operatori devono adeguarsi alla normativa e ci sono una serie di soggetti, come anche l'Autorità, che deve dare indicazioni su ciò che si deve fare. Il regolatore o il legislatore deve tenerne conto».