

Criticità nella valorizzazione delle condotte posate in parallelo su strade urbane e/o extraurbane.

L'art. 24 lett. a) del RD 2578/1925 dispone che si tenga conto del: *"valore industriale dell'impianto e del relativo materiale mobile e immobile, tenuto conto del tempo trascorso dall'effettivo cominciamento dell'esercizio ..."*

L'art. 13 DPR 902/1986 prevede che *"il valore degli impianti di cui alla lett. a) art. 24 RD 2578/1925 sia determinato sulla base dello stato di consistenza e del costo che dovrebbe essere sostenuto per la ricostruzione dell'impianto stesso, deducendo il degrado fisico e il valore degli impianti divenuti obsoleti "*

Nei contratti di convenzione in essere viene richiamato il valore industriale residuo inteso quale *"costo necessario alla cessazione del periodo concessorio per la ricostruzione del medesimo impianto che possa assolvere le medesime funzioni e servizio"* (evidente che, non necessariamente, deve essere uguale a quello esistente, tenuto pure conto del progresso tecnologico).

Il MiSE, con la pubblicazione delle Linee Guida 7 aprile 2014 allegata al DM 22/5/2014, in modo del tutto contraddittorio, nella parte II punto 6 riporta *".. è il costo che il gestore d'ambito dovrebbe sostenere per costruire lo stesso identico impianto e con lo stesso materiale delle condotte esistenti ... tenuto conto delle condizioni normative e dello stato dei luoghi, e quindi delle strade al momento della preparazione del bando di gara supponendo che l'impianto non sia preesistente "*.

Alquanto discutibile appare la disposizione del MiSE: da una parte sostiene che nelle valutazioni si debba tener conto delle condotte con i relativi materiali di allora; dall'altra sostiene che le opere edili per la posa, in particolare lo stato dei luoghi e quindi delle strade, siano quelli al momento della gara. Lo stesso esecutivo avrebbe dovuto chiarire cosa intende per consistenza: se quella necessaria a garantire oggi lo stesso servizio erogato in termini di volumi e clienti o se quella puramente fisica, cioè l'ammontare delle opere, anche quelle non più necessarie o tecnologicamente superate che ora non interessano più, alla luce delle innovazioni tecniche e dei moderni processi costruttivi.

Lo stesso documento guida punto 8.2.3.1 pag 23 riporta: *" ... il valore di rimborso deve riflettere il costo per ricostruire l'impianto che dovrebbe sostenere il soggetto vincitore della gara d'ambito"*, mentre a riguardo dei ripristini - ad esempio condotte di rete e allacciamenti in sinergia -

stabilisce che questi sono, giustamente, da contabilizzarsi in un'unica soluzione (p.to 9.2.3 linee guida pagg 87, 88) poiché è evidente che la riasfaltatura della strada si programma dopo la posa di tutte le tubazioni.

A seguito della diffusione del metano, passato dall'uso cucina fino all'uso industriale, i gestori hanno potenziato le reti sostituendo o moltiplicando le condotte della medesima specie. Si è arrivati a posare anche quattro condotte parallele e della medesima specie sulla stessa strada quando oggi si poserebbe un'unica condotta di pari prestazioni.

Appare logico che, alla stregua delle modalità applicative dettate per la valorizzazione delle condotte secondarie (pure quelle realizzate gradualmente nel corso degli anni), le stesse regole trovino applicazione anche nei diffusi casi di posa condotte principali in parallelo della stessa specie sulla stessa strada. Di conseguenza si dovrebbe consuntivare e valorizzare quella condotta equivalente in termini di portata e pressione che assicura il medesimo servizio delle quattro condotte parallele, computando le lavorazioni per scavo, rinterro e ripristino in riferimento alla sezione tipo corrispondente al diametro equivalente.

Al soggetto vincitore della gara che subentra poco interessa che nel sottosuolo vi siano più condotte in parallelo quando il medesimo servizio può essere assicurato da un'unica adeguata tubazione. Il valore industriale o prezzo di mercato sarà innegabilmente commisurato alle finalità economiche e commerciali dell'acquirente e non a quante condotte posate, ma mai dismesse per interessi tariffari (immobilizzazioni a piè di lista), sono presenti nel sottosuolo. Evidente che tutto ciò costituirà un ulteriore vantaggio per i gestori uscenti i quali, grazie a tali metodologie di consuntivazione e valutazione, beneficeranno di ragguardevoli plusvalenze delle immobilizzazioni di località, costi impropri che saranno poi assorbiti con le tariffe dei servizi.

Poiché non vi è chiarezza nel documento guida, i gestori non si lasciano sfuggire questa ennesima opportunità per cui nelle consistenze riportano le misure di sviluppo delle condotte senza alcun riferimento alla sussistenza dei tanti parallelismi. Di conseguenza valorizzano quattro condotte e con esse tutti i ripristini compresa la riasfaltatura della strada quattro volte per tutta la larghezza e maggiori spessori ove previsto e con rilevanti oneri per scavi e reinterri con materiale inerte misto cementato nelle strade diverse dalle comunali. Purtroppo è così che i gestori (e non solo ..) valorizzano gli impianti.

In passato le pavimentazioni stradali non rappresentavano l'onere economicamente più importante nelle opere di metanizzazione dei comuni: al di fuori delle grandi città l'urbanizzazione nei centri medio piccoli non disponeva di una diffusa viabilità con pavimentazioni speciali e gran parte degli ordinari ripristini in asfalto nei centri urbani erano convenzionalmente circoscritti alla stesa del solo bynder mentre nelle periferie le condotte venivano - allora come ora - posate nelle laterali banchine di sterrato. Ora che l'arredo urbano ha assunto ben altra connotazione il gestore acquisisce un rilevante maggior valore grazie alle opere pubbliche realizzate con la fiscalità generale dei cittadini.

La presenza di più condotte interrato comporta inoltre maggiori oneri di gestione per manutenzioni, cerca fughe, intralcio con altri sottoservizi, protezione catodica ecc..

Nell'occasione si rievoca che ai sensi dell'art. 2 comma 7 del codice della strada Dlgs 285/ 1992 le strade urbane di cui alle lett. O "*strade urbane di scorrimento*" inteso quale "*strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico ciascuna con almeno due corsie di marcia ...*" sono sempre comunali quando siano situate all'interno dei centri abitati, eccettuati i tratti interni di strade statali, regionali, provinciali che attraversano centri abitati con popolazione non superiore a 10.000 abitanti.

Evidente che le condotte posate entro i limiti dei centri abitati nei comuni con più di 10.000 abitanti vanno considerate strade comunali.

Ma nessuno dei gestori (e non solo) si ricorda e continua a consuntivare e valorizzare le condotte con le più interessanti onerose prescrizioni dettate nei disciplinari delle Province.

Baone, 6/2/2017

Luciano Iodi

Ricevuta di Protocollo (DPR n. 445/2000)

Amministrazione: mise - Ministero Sviluppo Economico

Area Organizzativa Omogenea: AOO_ENE - AOO_Energia

Protocollo n. 3187 del: Registro Ufficiale AOO AOO_ENE

Data di arrivo: 06/02/2017

Mittente: luciano.iodi@pec.it (luciano.iodi@pec.it)

Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Linee Guida 7 Aprile 2014: criticità sul metodo di valutazione delle diffuse condotte in parallelo.