

Rassegna Stampa

12/07/2023

GAMBOLÒ

«Alleanza rosso-nera»: il sindaco attacca L'opposizione replica

GAMBOLÒ

I toni del sindaco non piacciono all'opposizione e questa volta l'attacco arriva da sinistra. Dopo il perentorio «stia zitta» rivolto a Elena Nai in consiglio comunale, il gruppo "Siamo Gambolò" stigmatizza con un comunicato il comportamento di Antonio Costantino. Il quale a sua volta si è lamentato delle troppe interruzioni



Il sindaco Antonio Costantino

dei consiglieri proprio mentre lui stava sostituendo il presidente del consiglio comunale, assente alla seduta. Peraltro a "Siamo Gambolò", lista sostenuta anche dal Pd, non sono piaciute anche le ironie sui social da parte del sindaco sulla, per lui, anomala alleanza con Fratelli d'Italia, definita alleanza "rosso-nera". «Tra i due gruppi si è sviluppata una collaborazione volta alla tutela dei cittadini – scrivono i consiglieri di "Siamo Gambolò" – contro l'utilizzo elusivo di apparecchi misuratori di velocità che non fanno che vessare gli automobilisti e si è trovato anche in accordo con l'eccezione, formulata dalla consigliera Elena Nai, di irritualità della strumentalizzazione della piattaforma "Whatsapp" ope-

rata dal sindaco per tentare un fallito video-collegamento con i consiglieri di maggioranza la cui assenza avrebbe determinato la mancata elezione del nuovo presidente del consiglio comunale». Continua poi la nota: «Il sindaco sui social attribuisce alla minoranza urla e maleducazione quando invece, in modo addirittura reiterato e nonostante fosse già stato redarguito, durante la seduta consiliare del 6 luglio si è permesso di apostrofare Elena Nai con la seguente frase “Stia zitta!”». A seguito del richiamo a utilizzare termini adeguati e a non mancare di rispetto ai consiglieri, profuso dall’opposizione, il sindaco ha risposto alla consigliera Nai «Allora taccia!». —

ANDREA BALLONE

Acqua: Arera, spesa per investimenti sale a 13,5 mld, realizzati interventi programmati

Roma - La spesa per gli investimenti nel settore idrico sale a 13,5 miliardi di euro. E' quanto si legge nella relazione annuale 2023 dell'Arera che è stata illustrata oggi dal presidente Stefano Besseghini. A partire dal mese di luglio 2022, l'Area, si legge, ha condotto le istruttorie per l'approvazione dell'aggiornamento biennale (2022-23) delle predisposizioni tariffarie di 48 gestioni (che interessano poco meno di 27 milioni di abitanti). Rispetto al 2021, la variazione media dei corrispettivi applicati all'utenza risulta pari a +4,97% con una certa eterogeneità a livello geografico: +3,32% nell'area Sud e Isole, +4,42% nel Nord-Est, +5,36% nel Centro, e +6,26% nel Nord-Ovest. Sulla base dei programmi degli interventi (che insieme ai piani delle opere strategiche fanno parte degli atti che costituiscono lo schema regolatorio di ciascuna gestione) trasmessi all'Autorità, sottolinea l'Arera, "gli investimenti programmati (al netto di contributi pubblici) si attestano a 208 euro/abitante a livello nazionale (corrispondenti a 52 euro/ab/anno), con i valori più alti registrati al Centro (286 euro/ab) e quelli più bassi nell'area Sud e Isole (132 euro/ab). Tenuto conto anche della disponibilità di fondi pubblici, la spesa per investimenti ammonta complessivamente a 13,5 miliardi di euro per il quadriennio (2020-2023)". Le verifiche compiute con riferimento ai costi delle immobilizzazioni computati in tariffa, sottolinea l'Arera, "hanno confermato i generali miglioramenti nella capacità di realizzazione degli investimenti programmati. Il tasso di realizzazione è infatti risultato (considerando complessivamente gli investimenti nel biennio 2020-2021) pari quasi al 100%, con un valore più contenuto per i gestori operanti nell'area Sud e Isole".

Il Codice scommette su qualità del progetto

Il nuovo Codice dei contratti pubblici (Dlgs 36/2023) innova profondamente la disciplina della programmazione e progettazione delle opere pubbliche, confermando la tendenza, inaugurata dal legislatore con le norme speciali legate al Pnrr, a spostare l'attenzione dalla fase della procedura di affidamento (e da quella dell'eventuale contenzioso) a quelle in cui risiedono le vere ragioni di lentezze e ritardi che da sempre segnano le procedure realizzative dei lavori pubblici, imponendo interventi di semplificazione e razionalizzazione. In tale ottica, la novità più diromponente è certamente la riduzione da tre a due dei livelli della progettazione, con l'eliminazione del progetto definitivo in favore di un ulteriore rafforzamento del progetto di fattibilità tecnica ed economica (Pfte), destinato a divenire quello su cui tutte le problematiche relative alle caratteristiche dell'opera da realizzare e al suo inserimento nel territorio vanno affrontate e risolte. Malgrado i timori espressi da molti operatori fin da quando tale scelta fu preannunciata nella legge delega (legge 78/2022), essa non rappresenta un passo indietro rispetto alla consapevolezza della centralità della progettazione e della necessità di disporre di un progetto completo e dettagliato per prevenire difficoltà e contenziosi in fase esecutiva, ma al contrario porta a compimento il processo di valorizzazione del primo livello progettuale già iniziato dal Codice del 2016 con la trasformazione del progetto preliminare in Pfte. L'attuazione di tale scelta, contenuta nell'articolo 23 del Dlgs 50/2016, fu fortemente condizionata dalla prolungata assenza di un'adeguata normativa attuativa che dettagliasse i contenuti dei diversi livelli di progettazione, con la conseguente perdurante applicazione delle disposizioni del vecchio Dpr 207/2010, le quali però per quanto adattate alla nuova disciplina primaria avevano riguardo a un quadro normativo molto diverso. Ecco perché i risultati delle nuove norme, anche in termini di riduzione dei tempi legati alla fase della progettazione, dipenderanno anche dalla capacità delle norme tecniche (oggi contenute nell'allegato I.7 al Codice) di fornire ai Rup e ai professionisti regole sufficientemente chiare e flessibili da consentire la realizzazione di progetti finalmente adeguati. Un'altra novità che ha fatto discutere è la "liberalizzazione" dell'appalto integrato. Al riguardo, la diffidenza che aveva indotto il Codice del 2016 a vietare l'affidamento congiunto di progettazione ed esecuzione dei lavori (divieto poi oggetto di successive e progressive attenuazioni) trae origine da dati oggettivi di esperienza circa l'inidoneità di tale istituto a prevenire del tutto le frequenti criticità registrate durante l'esecuzione a causa di vizi ed errori occorsi nella fase progettuale. Tuttavia, il legislatore del 2023 scommette sul fatto che tali problemi vadano risolti soprattutto garantendo la qualità del progetto e senza rinunciare all'utilità che l'appalto integrato può portare in molti casi alle stazioni appaltanti; di qui il ritorno a una previsione generalizzata dell'istituto, circondata da cautele quali la necessità che in questi casi l'aggiudicazione avvenga sempre col criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, l'indicazione separata dei costi della progettazione, la possibilità di retribuire a parte il progettista. A obiettivi di semplificazione è ispirata anche la disciplina della procedura di approvazione del progetto di cui all'articolo 38 del Codice, che mutua dalle norme speciali a suo tempo varate per gli interventi finanziati con le risorse del Pnrr (DI 77/2021) il modello di un'unica conferenza di servizi nella quale confluiscono tutti gli apporti anche esterni (Via, verifica archeologica, dibattito pubblico) in un iter i cui diversi segmenti procedurali si svolgono ove possibile in parallelo anziché in successione, si da ottimizzare i tempi. Qualche dubbio può suscitare la generalizzazione dell'istituto del

cosiddetto dissenso qualificato, per cui la Pa che si oppone all'approvazione è sempre tenuta a proporre una soluzione alternativa: l'impossibilità di opporsi del tutto alla realizzazione dell'opera, in apparenza estesa anche ad amministrazioni portatrici di interessi "sensibili" (paesaggistico, ambientale, archeologico), potrebbe forse porre problemi di costituzionalità o di compatibilità eurounitaria della nuova disciplina. Quanto alla programmazione, a fronte di poche novità nella disciplina ordinaria, si segnala il tratto fortemente innovativo dell'articolo 39 sulle infrastrutture strategiche. Apprezzabile è la scelta di allineare l'iter di approvazione dei progetti di queste opere a quello ordinario (salvo per qualche previsione speciale), ma può suscitare dubbi l'abbandono degli strumenti di programmazione previsti dal Codice del 2016 in favore del ritorno a un elenco di opere strategiche approvato dal Governo e aggiornato annualmente. Vero è che quegli strumenti, e in primis il Piano generale dei trasporti e della logistica (Pgtl), non avevano mai avuto attuazione nonostante gli sforzi profusi soprattutto dal governo Draghi, ma la rinuncia a una programmazione di lungo periodo e il ritorno a un sistema per molti versi simile a quello della vecchia "legge obiettivo" (legge 449/2001) non paiono in linea con le esigenze e le sfide che l'attuale contesto storico ed economico porranno alla politica infrastrutturale del Paese. Osservatorio Fondazione Bruno Visentini a cura di Giancarlo Montedoro.