

GL 0DUWHG u JLXJQR

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
1	Il Sole 24 Ore	15/06/2021	<i>MISSIONE #3: CON 41,8 MILIARDI LA GRANDE SFIDA DELL'ALTA VELOCITA' IN TUTTO IL PAESE (G.Santilli)</i>	3
25	Il Sole 24 Ore	15/06/2021	<i>LA "CORSIA DRAGHI" ULTRAVELOCE: E ORA I COMMISSARI? (G.Santilli)</i>	5
26	Il Sole 24 Ore	15/06/2021	<i>RFI, SCOMMESSA TECNOLOGICA SU 177 LINEE: COSTO 3 MILIARDI (G.Santilli)</i>	7
26	Il Sole 24 Ore	15/06/2021	<i>SALERNO-REGGIO, L'ALTA VELOCITA' ARRIVA A SUD (V.Viola)</i>	9
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
1	Il Sole 24 Ore	15/06/2021	<i>CASE DI CURA, IL REBUS DEI DATI COMPLICA L'ACCESSO AGLI SGRAVI (A.Iovine)</i>	10
1	Italia Oggi	15/06/2021	<i>INTERVENTI CON IL SUPERBONUS PER 100 MILA EDIFICI (G.Galli)</i>	12
Rubrica Energia				
5	Il Sole 24 Ore	15/06/2021	<i>CINGOLANI: SU RINNOVABILI REGOLE FORTI, NESSUN PIANO B (C.Dominelli)</i>	14
10	Italia Oggi	15/06/2021	<i>IL MARE DA' LA CORRENTE ELETTRICA (F.Merli)</i>	15
8	Rapporti (Il Sole 24 Ore)	15/06/2021	<i>PARIGI, NUCLEARE ALLA RICERCA DELLA PATENTE DI SOSTENIBILITA' (A.Geroni)</i>	16
Rubrica Professionisti				
5	Il Sole 24 Ore	15/06/2021	<i>I PROFESSIONISTI: SUL SUPERBONUS BENE LE PROCEDURE FACILI, MA ORA LA PROROGA (G.Santilli)</i>	18
Rubrica Fondi pubblici				
14	Il Sole 24 Ore	15/06/2021	<i>QUELLE INFRASTRUTTURE DELLA CONOSCENZA CHE SERVONO ALL'ITALIA (G.Finocchiaro)</i>	19
1	Italia Oggi	15/06/2021	<i>SOSTEGNI AUTOMATICI IN ARRIVO (D.Liburdi/M.Sironi)</i>	20
Rubrica Pubblica Amministrazione				
27	Il Sole 24 Ore	15/06/2021	<i>PA, CHI SONO I PRIMI OTTANTA CHIAMATI A SBROGLIARE LA MATASSA DEI PARERI (G.Sa.)</i>	21

RECOVERY PLAN

Missione #3:
con 41,8 miliardi
la grande sfida
dell'Alta velocità
in tutto il Paese

— da pagina 25 a pagina 28

Alta velocità in tutta Italia: tempi e lotti della grande sfida del Pnrr

Infrastrutture. I 25,4 miliardi di risorse europee diventano 41,8 miliardi aggiungendo i due fondi nazionali integrativi. Ance: solo 9 miliardi ancora da affidare dei finanziamenti Ue

Giorgio Santilli

La missione 3 del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) alimenta gli investimenti nelle infrastrutture «per una mobilità sostenibile» con una spesa di 25,4 miliardi finanziata dai fondi europei (24,77 alla rete ferroviaria e 0,63 alla intermodalità e alla logistica integrata) cui vanno aggiunti 6,06 miliardi finanziati previsti dal fondo complementare nazionale (istituito dal decreto legge 59/2021), per un totale di 31,46 miliardi: 27,97 alla rete ferroviaria e 3,49 a intermodalità e logistica integrata.

Ma questi numeri - contenuti nel Recovery Plan inviato a Bruxelles - non bastano ancora per completare il quadro finanziario dell'intervento infrastrutturale che il governo promette all'Unione Europea e agli utenti della ferrovia in Italia (soprattutto al Sud) il sostanziale allargamento della rete ferroviaria ad Alta velocità. È la sfida più impegnativa del Recovery Plan quella di superare un trasporto ferroviario diviso in Italia fra aree di Serie A e aree di Serie B. Proprio a questo scopo ancora il decreto legge 59/2021 destina altri 10,35 miliardi di risorse nazionali per completare il finanziamento della Verona-Padova (950 milioni) e della Salerno-Reggio Calabria. La ragione di questa corsia parallela è che finanziamenti e lavori per completare queste due opere arriveranno rispettivamente fino al 2029 e al 2030, quindi fuori della

scadenza europea del 2026.

Se si vuole dare, quindi, il totale delle risorse europee e nazionali collegate al Pnrr per le infrastrutture per la mobilità sostenibile si deve parlare di 41,81 miliardi.

Ma torniamo alla prima dimensione, quella dei fondi europei, per cui il Pnrr fornisce una timetable vincolante a tutti gli effetti, anno per anno, opera per opera (è riprodotta nei grafici a fianco per le principali voci di investimento), pena la perdita delle risorse.

Sono fondi prevalentemente destinati al settore delle costruzione e degli appalti di lavori pubblici, che saranno gestiti quasi esclusivamente da Rete Ferroviaria Italiana: 2.261 milioni da contabilizzare nel biennio 2020-2021, 2.825 nel 2022, 2.944 milioni nel 2023, 5.464 milioni nel 2024, il picco di spesa di 5.851 milioni nel 2025 e la chiusura a 5.421 milioni nel 2026.

L'Ance calcola che dei 22 miliardi di investimenti in opere civili finanziati con fondi europei soltanto 9 miliardi devono ancora essere aggiudicati. Gli altri, quindi, la grande maggioranza, hanno già un appaltatore e vanno accelerati in fase di progettazione esecutiva/esecuzione. Viceversa, le opere finanziate con fondi nazionali sono in gran parte ancora da affidare, a partire ovviamente dai sei lotti in cui sarà suddivisa la Salerno-Reggio Calabria, di cui tre finanziati (si veda l'articolo nella pagina successiva).

Ma che Italia ad Alta velocità ci lasceranno questi investimenti?

«L'obiettivo concretamente



L'obiettivo di Rfi è che nessuna città collegata alla rete sia a una distanza maggiore di 4 ore e mezza da Roma

raggiungibile - afferma lo studio di prefattibilità della Salerno-Reggio Calabria inviato da Rfi in Parlamento - può essere sintetizzato in un tempo di accesso a Roma da tutte le principali città dell'Italia peninsulare dell'ordine delle 4 ore e mezza, valore paragonabile a quello dei servizi AV provenienti da Torino». Obiettivo che, almeno per Reggio Calabria, non potrà essere centrato prima del 2030. Stesso discorso vale per il completamento della Verona-Padova. Sarebbero concluse entro il 2026, invece, il terzo valico dei Giovi e il collegamento Liguria-Alpi, la Napoli-Bari, l'ammodernamento delle linee trasversali, la Verona-Fortezza.

La mappa dei nuovi tempi di percorrenza è presente nell'analisi costi-benefici inserita da Rfi nel Pnrr. Restano fermi, ovviamente, i tempi sulla Torino-Roma-Napoli, complessivamente cinque ore.

Queste le altre linee. Da Genova sarà possibile arrivare sia a Torino che a Milano in un'ora anziché l'attuale ora e quaranta minuti. Da Bologna al Brennero riduzione da 4 a 3 ore. Per la Roma-Ancona la "promessa" di Rfi è di scendere da 3 ore e 24 minuti a 2 ore e 30. Da Roma a Pescara si scenderebbe da 4 ore e 30 minuti a 2 ore e 30 minuti, con un vantaggio anche nella frequenza di convogli garantiti, soprattutto su singole tratte della linea. Da Napoli a Bari la riduzione è da 3 ore e 53 minuti a 2 ore e 30 minuti. Della Salerno-Reggio Calabria si è detto, l'obiettivo è scendere da poco meno di 5 ore a 4.

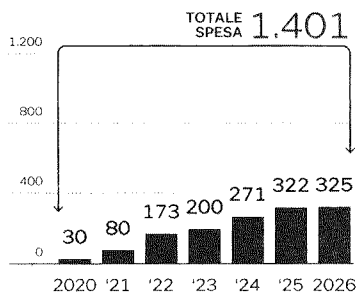
© RIPRODUZIONE RISERVATA

159329

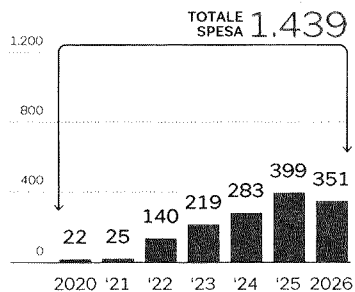
La road map dell'Alta velocità nel Recovery Plan

La programmazione annuale della spesa per i lotti dell'Alta velocità. *Dati in milioni di euro*

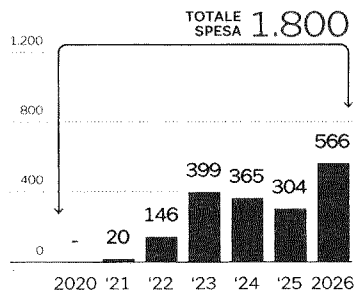
Napoli-Bari



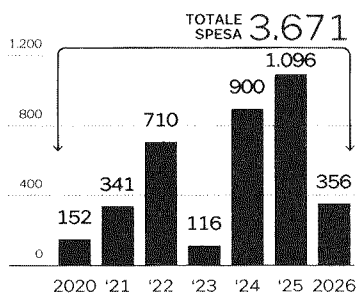
Palermo-Catania



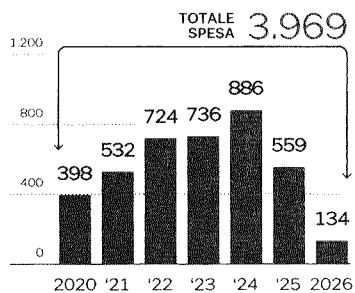
Salerno-Reggio Calabria



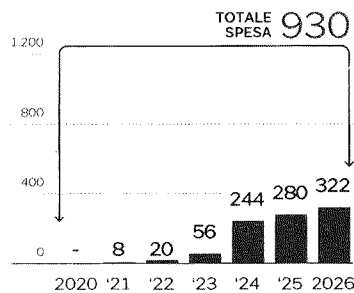
Brescia-Verona-Padova



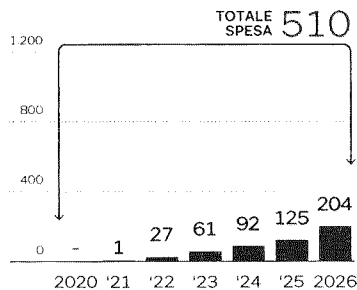
Liguria-Alpi



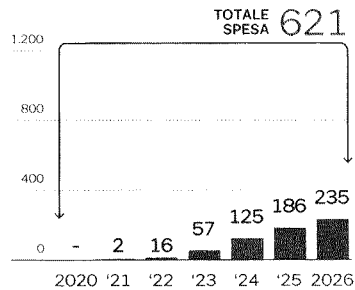
Verona-Brennero



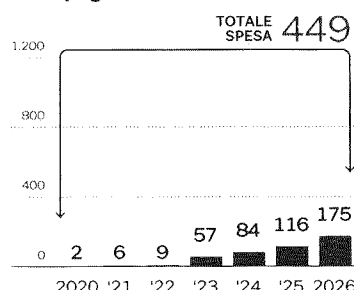
Orte-Falconara



Roma-Pescara

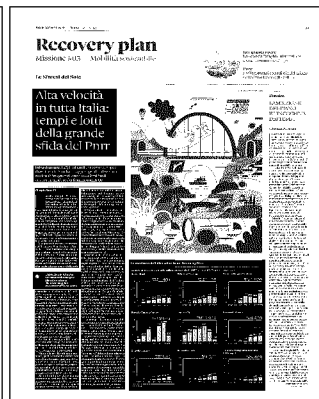


Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia

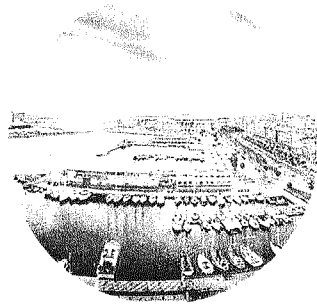


Fonte: Pnrr

ILLUSTRAZIONE DI FABIO BUONOCORE



Iter grandi opere La «corsia Draghi» ultraveloce: e ora i commissari? —p.3

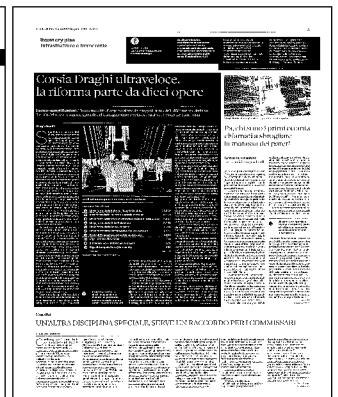
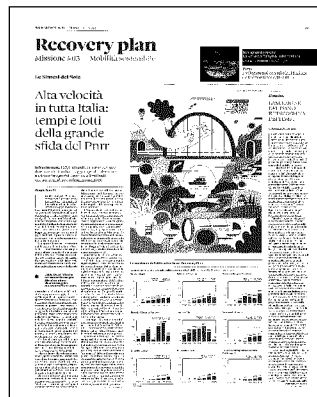


LA DOMANDA LA NUOVA PROCEDURA E I COMMISSARI

Quali sono le opere che si troveranno ad avere contemporaneamente un commissario straordinario nominato e la nuova procedura eccezionale prevista dal Dl semplificazioni (art. 44)?

Le opere che si troveranno a sperimentare la nuova procedura eccezionale prevista dall'articolo 44 del decreto 77/2021 e contemporaneamente i commissari straordinari nominati da Mario Draghi ed Enrico Giovannini sono sei, vale a dire tutte e sei le opere ferroviarie

comprese nell'allegato IV del decreto: l'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria, l'asse ferroviario Palermo-Catania-Messina, l'asse ferroviario Verona-Brennero (in particolare la linea Fortezza-Verona), e le tre linee trasversali Orte-Falconara, Roma-Pescara e Battipaglia-Potenza-Taranto.



Corsia Draghi ultraveloce, la riforma parte da dieci opere

Decreto semplificazioni. Nuovo modello di approvazione dei progetti prima dell'affidamento: decisivo il ruolo del nuovo comitato speciale del Consiglio superiore lavori pubblici. Il nodo dei commissari

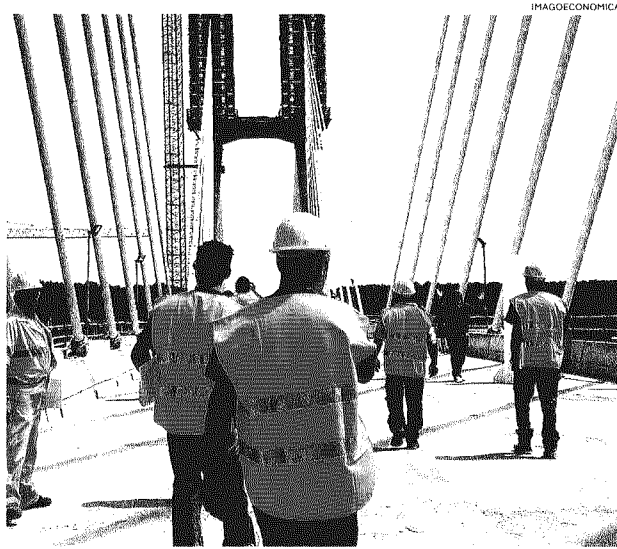
Giorgio Santilli

Si parte da un elenco di dieci maxiopere per un valore di 34,8 miliardi, ma la «corsia speciale Draghi» prevista dal decreto legge 77 Semplificazioni (articolo 44) è una delle scommesse più importanti del Pnrr per lasciare un segno all'Italia del dopo 2026. Sul piatto c'è il superamento del modello di realizzazione delle opere pubbliche degli ultimi 30 anni.

La miscela virtuosa della «corsia Draghi» è alimentata anzitutto dalla messa in parallelo (e non in sequenza) delle richieste di parere: la Via, la verifica archeologica preventiva, la convocazione della conferenza di servizi dove questi pareri vengono espressi. Ma nella miscela ci sono anche dimezzamento e contingentamento stretto di tempi, poteri sostitutivi in mano al premier, strutture speciali chiamate non solo ad accelerare le approvazioni ma anche a fare da «stanze di compensazione» dei conflitti. Se questa miscela porterà al traguardo di ridurre i tempi per realizzare una grande opera dai 16 anni attuali ai sei richiesti dal Pnrr, allora il «modello Draghi» diventerà la bussola, il punto di riferimento, quel modello ordinario che il «modello Genova», tanto invocato, non è riuscito a diventare.

Rispetto al «modello Genova», che è un miracolo straordinario avvenuto per una unanimità di intenti mai vista per un'opera in Italia, il «modello Draghi» si sforza di diventare, nella sua eccezionalità, un percorso generale, buono per tutte le opere interessate. Una «camicia di forza» messa alle amministrazioni chiamate a concertare perché lo facciano responsabilmente e in tempi certi. Ma anche la messa a disposizione di corsie laterali qualora quelle principali non dovessero funzionare. Il dibattito pubblico, per esempio, potrà sostituire la consultazione pubblica del procedimento Via, avendo modi, tempi e soggetti coordinatori molto diversi dalla Via. Una variante che accresce la democrazia infrastrutturale, ma prova a metterla dentro un regime decisionale contingentato nei tempi che è sempre mancato alla Via.

Resta tutto da capire l'intreccio fra la nuova procedura e la nomina dei commissari straordinari fatta già per le sei opere ferroviarie. Se per il futuro il



IMAGO/ECONOMICA

Le dieci maxi opere con corsia ultraveloce

Valori in milioni di euro

1	Linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria	11.200
2	Asse ferroviario Palermo-Catania-Messina	8.769
3	Linea ferroviaria Verona-Brennero (opere di adduzione)	4.927
4	Linea ferroviaria Orte-Falconara	3.753
5	Linea ferroviaria Roma-Pescara	1.906
6	Linea ferroviaria Battipaglia-Potenza-Taranto	1.477
7	Porto di Trieste (progetto Adriagateway)	1.000
8	Diga Foranea di Genova	700
9	Sistema idrico del Peschiera (Lazio)	600
10	Diga di Campolattaro (Campania)	480
TOTALE		34.812

Fonte: elaborazione Ance su dati pubblici

● **L'obiettivo è far sì che il meccanismo diventi un percorso generale applicabile a tutti i lavori interessati**

nuovo iter potrebbe portare alla riduzione dell'uso di commissari - così fa capire anche il ministro Giovannini con una seconda lista in corso di varo assai più breve della prima -, è tutto da capire l'intreccio per queste sei opere (si veda l'articolo in basso).

Il Dl semplificazioni del governo Draghi volta comunque pagina e crea un'architettura tutta nuova, un laboratorio con quattro elementi portanti: 1) una commissione speciale per la valutazione di impatto ambientale (Via) composta di un massimo di 40 membri tecnici che dovrebbe risolvere il passaggio autorizzativo ancora più

critico in termini di tempi e di incertezza procedurale (articolo 17, comma 1, lettera a) abbattendo i tempi ordinari da 270 a 130 giorni (articolo 20);

2) la Soprintendenza speciale per il Pnrr che «svolge le funzioni di tutela dei beni culturali e paesaggistici nei casi i cui tali beni siano interessati dagli interventi previsti dal Pnrr sottoposti a Via in sede statale oppure rientrano nella competenza territoriale di almeno due uffici periferici del ministero» ma può avocare a sé qualunque progetto del Pnrr (articolo 29);

3) il comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, la potente novità della procedura, guidata dal presidente del Cslp e composta di altri 28 membri (articolo 45), che sarà la vera stanza di compensazione dei conflitti interministeriali e territoriali sui grandi progetti con poteri di proporre soluzioni progettuali di mediazione nei casi di dissenso in ambito Via e in ambito di conferenza di servizi abbreviata (articolo 44);

4) i poteri sostitutivi molto ampi, affidati al presidente del Consiglio e al Consiglio dei ministri, attivati sempre dal comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che possono portare a decisioni del Cdm non sottoposte al controllo preventivo della Corte dei conti (articolo 44, comma 6).

Decisivo il ruolo del comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici (per la formazione si veda l'articolo a fianco). Questi i poteri più importanti:

- esprime entro 15 giorni un parere preliminare sul progetto di fattibilità tecnica ed economica e impone subito (entro un massimo di 35 giorni complessivi dal ricevimento) alla stazione appaltante le modifiche e le integrazioni per farlo marciare più spedito anche su aspetti ambientali, paesaggistici, culturali;

- nella fase finale adotta una determinazione motivata con la quale indica alla stazione appaltante le integrazioni e modifiche rese necessarie dalle prescrizioni e dai pareri acquisiti in sede di conferenza di servizi, con l'obiettivo di arrivare a una soluzione condivisa;

- nel caso non sia possibile la soluzione condivisa, trasmette alla segreteria tecnica di Palazzo Chigi una relazione che consenta al Consiglio dei ministri, su proposta del presidente del Consiglio, di approvare il progetto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Rfi, scommessa tecnologica su 177 linee: costo 3 miliardi

La ferrovia digitale. Finanziato dal Pnrr il piano accelerato di investimento sul controllo elettronico di marcia. Più treni, più puntualità, più sicurezza



Con l'accelerazione impressa dal piano è anticipata al 2026 la copertura di 4mila chilometri di rete

Giorgio Santilli

Non ci sono solo opere ferroviarie civili nella Missione 3 del Pnrr ma anche tecnologie che introducono l'era della ferrovia digitalizzata. European Rail Traffic Management System (Ertms) è il sistema di controllo elettronico della marcia del treno che ottimizza la capacità delle linee esistenti (a parità di infrastruttura passano più treni), garantisce maggiore sicurezza, contribuisce a una maggiore puntualità dei convogli: insomma, una maggiore stabilità complessiva dell'intero sistema ferroviario, tanto più quando l'Ertms è collegato alle centrali di stazione (Acc) per la supervisione della circolazione nei nodi ad alta densità. Ertms è la tecnologia applicata finora solo all'Alta velocità che controlla il distanziamento dei treni, provocando una frenata automatica in caso di riduzione della distanza fra convogli. Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) da dieci anni è all'avanguardia in queste tecnologie grazie alla scelta fatta in origine da Mauro Moretti di investire su questi sistemi per l'Alta velocità, successivamente sposati e spinti dall'Unione europea (anche perché rendono interoperabili le reti nazionali e facilitano la concorrenza su scala europea).

Rfi ha un piano in corso, approvato

nel luglio 2017 (in codice NIP 2017), per estendere queste tecnologie progressivamente entro il 2050 a 10mila chilometri di rete (la cosiddetta rete Ten su un totale di 15.493 chilometri), con due step intermedi di quattromila chilometri entro il 2026 e di seimila chilometri entro il 2030. La prima tranche di questo piano (già finanziata con fondi del contratto di programma Rfi) vale 217 milioni e tocca 1.266 chilometri da attrezzare entro il 2022.

Ma Rfi vuole velocizzare il raggiungimento di questo obiettivo considerato strategico e allargarlo all'intera rete. Perciò ha varato un «piano accelerato» da 2,9 miliardi che prevede l'installazione dell'Ertms entro il 2036 su tutti i 15.493 chilometri di rete. Entro il 2026, la rete coperta sarà di quattromila chilometri (tutta la rete considerata core dalla Ue). Del piano fanno parte la dismissione del vecchio sistema di segnalamento e incentivi economici per le imprese ferroviarie per montare i sistemi di bordo su circa cinquemila vecchie cabine.

All'investimento in Ertms si aggiunge un piano tecnologico più complessivo che al momento prevede una spesa di 9,7 miliardi per fare un ulteriore salto tecnologico e mettere in rete tutti i sistemi di gestione del traffico ferroviario: in particolare, sono finanziati gli ACC, i sistemi di sorveglianza del traffico con le grandi sa-

le di controllo dei treni installate nelle grandi stazioni metropolitane.

Nel Pnrr è stato inserito il «piano accelerato» di implementazione dell'Ertms, con un investimento di 2,97 miliardi messi a carico dei fondi europei per adeguare complessivamente, entro il 2026, 177 linee della rete nazionale: 63 linee su cui l'intervento è avviato ed è da completare entro il 2024; 34 da avviare ma da completare comunque entro il 2024; altre 80 da avviare e realizzare nel triennio 2024-2026.

L'inserimento nel Pnrr è di fatto il via libera all'accelerazione che si tradurrà in una spesa di 50 milioni nel 2021, 299 nel 2022, 345 nel 2023, 643 nel 2024, 705 nel 2025, 928 nel 2026.

Il Pnrr contiene un'analisi costi benefici che giunge alle conclusioni che l'accelerazione dell'installazione dell'Ertms sull'intera rete conviene a Rfi e agli utenti ferroviari. Per Rfi porta a un risparmio complessivo, sia in termini finanziari che economici, di 4,3 miliardi su un totale di investimento di 21,4 miliardi. Questo risparmio è dovuto soprattutto ai benefici anticipati apportati dall'investimento alla gestione (possibilità di fare maggiore offerta soprattutto nei nodi urbani e maggiore puntualità), alla riduzione dei tempi e dei costi di sovrapposizione del vecchio e del nuovo sistema, ai minori costi di manutenzione e di personale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cosa c'è nella Missione 3 del Pnrr

Il sistema Ertms

La Missione 3 del Pnrr finanzia anche tecnologie che consolidano l'era della ferrovia digitalizzata. È il sistema Ertms, European Rail Traffic Management System, vale a dire il sistema di controllo elettronico della marcia del treno che ottimizza la capacità delle linee esistenti (a parità di infrastruttura possono passare più treni), garantisce una maggiore sicurezza, contribuisce a una maggiore puntualità dei convogli.

1

IL PIANO ERTMS Investimento di 2,9 miliardi

Nel Pnrr è stato inserito il «piano accelerato» di implementazione dell'Ertms, con un investimento di 2,9 miliardi

2

L'ADEGUAMENTO Interessate 177 linee

L'investimento servirà per adeguare, entro il 2026, 177 linee della rete nazionale



LA DOMANDA

I BENEFICI PER LA COLLETTIVITÀ DEL PIANO ACCELERATO ERTMS

Quali sono i benefici totali per la collettività collegati all'implementazione del piano accelerato per il sistema Ertms (European Rail Traffic Management System)?

Gli impatti socio-economici connessi all'implementazione del piano accelerato del sistema Ertms sono stati definiti da uno studio Pwc riportato negli allegati tecnici del Pnrr: tali benefici ammontano a 700 milioni di euro per la collettività e sono per lo più legati all'aumento dell'affidabilità,

puntualità e stabilità offerto dal sistema rispetto alle tecnologie attualmente implementate. I benefici sono stati calcolati come prodotto del valore economico del tempo per la quantità di tempo risparmiato dalle persone e/o merci che attualmente utilizzano la rete ferroviaria italiana.



