

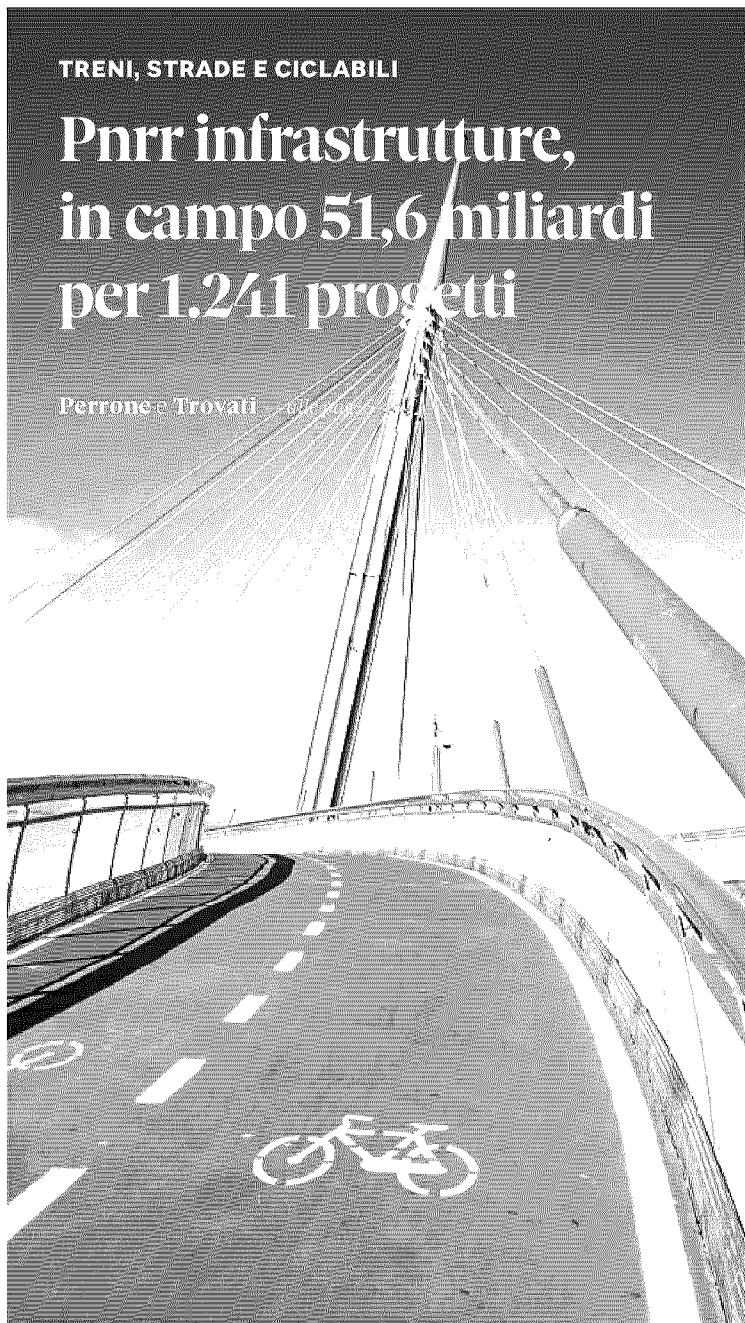
GD 9HQHUGu

QRYHPEUH

D 6DEDW

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
1	Il Sole 24 Ore	01/11/2024	<i>Pnrr infrastrutture, in campo 51,6 miliardi per 1,241 (G.Trovati)</i>	3
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
24	Il Sole 24 Ore	02/11/2024	<i>Il Salva casa diventa operativo: Sicilia e Umbria si allineano al decreto (G.Latour)</i>	9
26	Italia Oggi	02/11/2024	<i>Casa ultimata se e' chiusa</i>	10
28	Il Sole 24 Ore	01/11/2024	<i>Maxistretta sui subappalti nel correttivo al Codice (G.Latour)</i>	11
Rubrica Ambiente				
13	Il Sole 24 Ore	02/11/2024	<i>A Pozza di Fassa la comunita' energetica nata da un corso di robotica (S.Deganello)</i>	12
Rubrica Professionisti				
27	Il Sole 24 Ore	01/11/2024	<i>Rosario De Luca e' il nuovo presidente di Professionitaliane</i>	13



TRENI, STRADE E CICLABILI

Pnrr infrastrutture, in campo 51,6 miliardi per 1.241 progetti

Perrone e Trovati

Una partita decisiva. Sulle infrastrutture si gioca una fetta importante dei progetti finanziati dal Pnrr (nella foto, il Ponte del Mare a Pescara)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

159329



Primo Piano

Il rilancio con i fondi europei



Il Pnrr di ferrovie, strade e ciclabili: 1.241 progetti da 51,6 miliardi

Recovery. Il filone delle infrastrutture vede protagonisti i grandi operatori: Rfi gestisce l'88% dei fondi in campo. Gli interventi sulla rete viaria sono più numerosi di quelli su rotaia ma più poveri: 732,3 milioni contro 47 miliardi

**Manuela Perrone
Gianni Trovati**

ROMA

Tanto i progetti di efficientamento energetico finanziati dal Pnrr risultano polverizzati e concentrati sulle abitazioni private quanto gli interventi sulle infrastrutture e i trasporti sono pochi, finanziariamente molto più pesanti e nella quasi totalità dei casi gestiti da un pugno di operatori. Parliamo di appena 1.241 misure (lo 0,4% del campione complessivo di 306.705 progetti), che valgono però 51,59 miliardi di euro, il 26,5% dell'intero Recovery italiano. Con la parte del leone gestita dagli investimenti sulla rete ferroviaria.

Il 59% degli interventi insiste nell'ambito della Missione 2 del Piano, relativa alla rivoluzione verde, seguita dalla Missione 3 «Infrastrutture per una mobilità sostenibile» (33,44% del totale), dalla Missione 5 «Inclusione e coesione» (6,77% del totale) e infine dalla Missione 1 «Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura» (0,81% del totale). Ma se si guarda alla distribuzione dei fondi, la Missione 3

fa il pieno, con ben 46,16 miliardi, pari all'89,5% della dotazione complessiva per questo filone.

Numeri e percentuali che certo non sorprendono, così come non stupisce che i Comuni gestiscano sì la maggior parte dei progetti - 465 - ma per un plafond di risorse molto esiguo (3,75 miliardi). La parte del protagonista tocca alla principale stazione appaltante del Paese, ossia Rfi, che è soggetto attuatore di 333 interventi per un valore di 45,46 miliardi, l'88% del totale dei fondi assegnati ed è notoriamente in testa alla classifica dei primi cento assegnatari di risorse Pnrr. Non c'è confronto, nel settore delle infrastrutture, con gli altri operatori diversi dalle amministrazioni pubbliche: Anas segue a grande distanza con quattro progetti da 126,12 milioni.

A scattare la fotografia dettagliata mettendo in fila i dati è l'Ifel, l'Istituto per la finanza e l'economia locale dell'Anci, nell'ambito del progetto sviluppato con Il Sole 24 Ore per accendere i riflettori sul «Pnrr delle cose», ovvero sugli impatti concreti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sui territori. Andando oltre l'esame for-

male degli avanzamenti nelle diverse Missioni e Componenti, l'analisi punta a ricostruire il contenuto effettivo degli interventi, estrapolato dalle descrizioni collegate a ogni codice unico di progetto censito dalla piattaforma ReGis, il "cervellone" telematico del ministero dell'Economia. Con l'ausilio dell'intelligenza artificiale generativa, in ogni Cup vengono individuate le parole chiave per comprendere l'effetto concreto delle misure finanziate con i fondi comunitari.

Coerentemente con il quadro tratteggiato dalla distribuzione dei progetti e dei fondi tra i diversi attori del sistema, le infrastrutture stradali rappresentano la maggior parte degli interventi (sono 739, il 59,5% del totale dei 1.241 investimenti), ma in termini finanziari pesano solamente 732,3 milioni. Nulla a che vedere con le infrastrutture ferroviarie: i progetti sono 434 (il 35%), ma valgono ben 47 miliardi (di cui 45 per il potenziamento delle linee), il 91,2% della torta. I progetti per il trasporto urbano sono 51 per 3,7 miliardi: trenta, per 3,4 miliardi, puntano allo sviluppo di linee metropolitane e tramviarie. Del tutto re-



siduali gli interventi per il potenziamento dei trasporti multimodali e intermodali: sono 17 per 654.420 euro.

La maggior parte dei progetti (esclusi otto in capo a Rfi da 525 milioni che la ricerca qualifica come in «ambito nazionale», dunque non territorializzabili) è situata in Calabria (13,87%), Lombardia (11,84%), Puglia (9,41%) e Marche (7,06%), che complessivamente rappresentano il 42,2% del totale. Le Regioni con la più alta quota di finanziamenti sono, invece, altre: Piemonte (12,67%), Veneto (12,22%), Liguria (12,19%), Sicilia (11,05%) e Campania (9,72%), che complessivamente raccolgono il 57,8% del totale dei finanziamenti. Si va dal minimo della Valle d'Aosta (178,4 milio-

ni) al massimo del Piemonte con 6,5 miliardi, con un finanziamento regionale medio pari a 2,4 miliardi. Un valore superato soltanto da otto regioni.

Se si scende a livello provinciale, è interessante notare che 257 progetti localizzati, tutti con Rfi in qualità di attuttore (per 35,4 miliardi, il 68,6% del totale) non specificano una sola provincia di riferimento, perché si estendono a tutte le province della stessa regione. Spiccano in questa mappa Piemonte, Lombardia, Sicilia e Campania. Per i restanti 984 interventi, relativi a una specifica provincia, il finanziamento minimo è pari a 20mila euro (Lecco), mentre il massimo è di 1,5 miliardi (Verona). Quello medio è di 181.712.631 euro e appena

26 province si collocano al di sopra.

Analoga puntualizzazione va fatta per l'osservazione a livello comunale: 322 progetti sono riferibili a tutti i Comuni di una regione. I 919 rimanenti assorbono 8,9 miliardi, il 17,3% del totale. Il 62,89% dei progetti proviene dalle aree interne (le città intermedie, periferiche e ultraperiferiche), ma cumula solo il 16,32% dei fondi.

Gli obiettivi principali degli interventi? Al primo posto c'è il rinnovamento tecnologico delle ferrovie: 251 progetti per 10,3 miliardi (il 20,2% del totale). Al secondo, come peso finanziario, ci sono i raccordi autostradali; soltanto quattro misure, che però valgono 9,7 miliardi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL PNRR DELLE COSE

24 IFEL

51

I PROGETTI PER IL TPL

I progetti per il trasporto urbano sono 51 per 3,7 miliardi: trenta, per 3,4 miliardi, puntano allo sviluppo di linee metropolitane e tramviarie. Del

tutto residuale sono invece gli interventi indirizzati al potenziamento dei trasporti multimodali e intermodali: 17 per un totale di appena 654.420 euro.

L'iniziativa

- Il monitoraggio sul «Pnrr delle cose» punta all'obiettivo di arricchire il racconto sulle realizzazioni reali del Pnrr, sulle opere pubbliche e sull'impatto effettivo che gli investimenti finanziati dal Next Generation Eu avrà sui territori.

- L'iniziativa, realizzata dal Sole 24 Ore e da Ifel (l'Istituto per la Finanza e l'economia locale dell'Anci), si traduce in reportage mensili con approfondimenti verticali per Missione (Digitalizzazione, Transizione ecologica, Infrastrutture e mobilità, Istruzione, Inclusione e coesione, Salute e Repower Eu) in cui saranno illustrati l'avanzamento finanziario dei singoli filoni, le principali realizzazioni e l'effetto di questi investimenti sull'economia e sui servizi realizzati a livello territoriale.

- L'obiettivo è fornire una visione degli investimenti generati dal Pnrr su ogni comparto su cui il Piano è intervenuto a livello regionale e territoriale.



Lazio

Pomezia punta sulla rinascita di Torvaianica

Marciapiedi nuovi di zecca sul lungomare per annullare le barriere architettoniche e un'intera struttura da riqualificare per creare 18 appartamenti di edilizia residenziale pubblica di proprietà comunale. Vale 6,78 milioni di euro il progetto Pnrr (nell'ambito del Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare) proposto dall'amministrazione comunale di Pomezia per il versante Nord di Torvaianica, una zona ad alta congestione abitativa su cui grava un complesso a tre torri da 11 piani particolarmente gravoso per il territorio, in termini di vivibilità e attrattività. A ridosso di questo complesso, noto come "il grattacielo di Torvaianica", ruota il cuore della proposta. Alle sue spalle sono, infatti, presenti gli immobili del "Centro Elisabetta": rudere di un centro sportivo e di intrattenimento, in funzione fino all'inizio degli anni Duemila, che oggi rappresenta uno dei principali fenomeni di degrado urbano e sociale del territorio, riparo per senzatetto e per l'abbandono indiscriminato di rifiuti.

Dalla demolizione del centro si prevede di recuperare un'area di 9.100 metri quadrati e di realizzare le 18 unità residenziali per 1.863 metri quadrati da destinare anche all'emergenza abitativa. Assieme agli appartamenti nascerà molto altro: una scuola, una sala ricreativa (ludoteca e centro anziani), un'area verde, uno spazio giochi all'aria aperta, una zona fitness e alcune aree parcheggio.

Per migliorare la viabilità e l'accessibilità si prevedono inoltre nuovi marciapiedi (o il rifacimento dei tratti esistenti) e un restyling a beneficio sia della sicurezza pedonale sia dell'attrattività turistica. Con due nuovi ponti su via Rumena, all'intersezione con i fossi Crocetta e di Pratica di Mare, sarà infine completato l'asse di viabilità carrabile che corre parallelamente al Lungomare delle Sirene. Obiettivo: snellire il traffico che, specialmente d'estate, grava sulla litoranea, unico snodo per gli spostamenti da e verso Torvaianica. E, più in generale, anche grazie alla risistemazione dell'impianto di illuminazione pubblica, aumentare la sicurezza di cittadini e bagnanti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sicilia/ 1

A Palermo la sfida di 28 chilometri di piste per le bici

Una fitta rete di piste ciclabili che attraversa la città come una «infrastruttura leggera» ciclopedonale, progettata all'insegna di cinque caratteristiche: sicurezza, semplicità, economicità, intermodalità e attrattività. Palermo scommette sulle biciclette con un intervento da 7,43 milioni finanziato dal Pnrr nell'ambito dei Piani urbani di mobilità sostenibile (Pums).

Il progetto "Percorso ciclabile Costa Sud, Stazione centrale, Lungofiume Oreto, Poli universitari" è articolato in due fasi. Il primo lotto ha previsto la realizzazione di 10 chilometri di piste ciclabili per collegare la stazione ferroviaria centrale, le stazioni metropolitane urbane "Vespri" e "Guadagna" e i poli universitari di Viale Delle Scienze e degli Ospedali Civico e Policlinico. Per ogni strada è stata scelta una diversa tipologia di pista, sulla base delle caratteristiche dell'infrastruttura viaria e del volume di traffico. E alla fine del percorso, in piazza Francesco Durante - nodo di intersezione a rotatoria che collega Via Del Vespro, Via S. La Franca e Via Mendola - è stata disegnata una riqualificazione ampia, con la creazione di nuove aree verdi e spazi di aggregazione al centro, dove si incroceranno percorsi pedonali e ciclabili.

Il secondo lotto contempla ulteriori 18 chilometri ex novo da rendere disponibili entro la fine del Piano nazionale di ripresa e resilienza, a giugno 2026. In questo caso l'obiettivo è rendere raggiungibili su due ruote i «grandi attrattori culturali», con ciclovie estese lungo una zona molto vasta che va dalla stazione metropolitana-tramviaria di via Notarbartolo, raggiungendo anche Villa Trabia, i Cantieri Culturali alla Zisa e strade cruciali come corso Calatafimi, via Pitrè, via Dante e via Amari, fino a intercettare anche il Palazzo di Giustizia e altri luoghi di pregio come la Cattedrale, Piazza Indipendenza, il Teatro Massimo e il Teatro Politeama.

La sfida è ambiziosa: puntare sulla mobilità dolce per ridurre l'uso delle macchine, il traffico e la sosta selvaggia. «Progetti come questo - si legge nella relazione tecnica generale - distribuiscono diffusamente sul territorio i benefici che generano».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sicilia/2

Mobilità dolce, 6,2 milioni per Messina

Il sogno nel cassetto si chiama “Ciclovía della Magna Grecia”, un percorso di mille chilometri che dovrebbe snodarsi da Lagonegro, in provincia di Potenza, a Pachino, nell’estremo Sud-Est della Sicilia. Nel frattempo Messina cerca di fare la sua parte per farsi trovare pronta all’appuntamento e, soprattutto, per recuperare il ritardo accumulato sin qui: in città la bici rappresenta soltanto lo 0,2% delle modalità di trasporto urbano, contro il 29% di Ferrara, il 24% di Monaco di Baviera e il 30% di Copenhagen. Fino allo scorso anno, le piste erano soltanto due per 7,8 chilometri complessivi. L’auto resta di gran lunga il mezzo più utilizzato: pesa per il 61,7%, il doppio di quanto vale in percentuale nelle altre tre città prese a modello.

Grazie al progetto “Sistema integrato di mobilità dolce Ganzirri-Torre Faro” (valore totale: 6,23 milioni del Pnrr), la città ha cominciato a potenziare e migliorare la ciclovía da sei chilometri del centro città, la zona in cui si concentra il maggior numero di poli attrattori di traffico: scuole, università, uffici pubblici, stazione ferroviaria e marittima, esercizi commerciali, monumenti, ville, piazze. La realizzazione dell’intervento ha riguardato i lavori di pavimentazione della pista ciclabile in conglomerato bituminoso e quelli di segnaletica stradale, con la collocazione dei cordoli. La ciclovía comincia in corrispondenza della Villa Dante, il parco urbano più esteso oggetto di una recente riqualificazione, procede su Viale di San Martino, con due piste in sede riservata, ognuna a senso unico di marcia, e va avanti nel tratto tra Viale Europa e Via Santa Cecilia, fino a piazza Cairoli, per poi continuare in via Cannizzaro, passando davanti all’Università, in via Garibaldi e in via Battisti.

La pista già realizzata sarà integrata da quella denominata “Cairoli – Stazione FS – passeggiata a mare” da 1,015 milioni di euro, i cui lavori dovranno essere ultimati entro il 30 giugno 2026. Ed è in corso di svolgimento anche il progetto del percorso ciclopeditonale che dovrebbe svilupparsi dall’abitato di Ganzirri, sull’omonimo lago, fino all’inizio di Torre Faro: 4,5 chilometri all’interno della Riserva orientata di Capo Peloro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA MAPPA
Dalla ripartizione territoriale sono stati esclusi otto progetti da 525,18 milioni, tutti relativi a infrastrutture ferroviarie in capo a Rfi, perché classificati come «ambito nazionale»



DUE RUOTE
Molti dei progetti nei Comuni riguardano la realizzazione di ciclabili e percorsi ciclopeditonali

