

04

LA MISSIONE #3:
MOBILITÀ
SOSTENIBILE

LA SVOLTA

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

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 costruzioni e degli appalti di lavori pubblici, che saranno gestiti quasi esclusiva-



mente 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 finan-

ziati 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 ovvia-

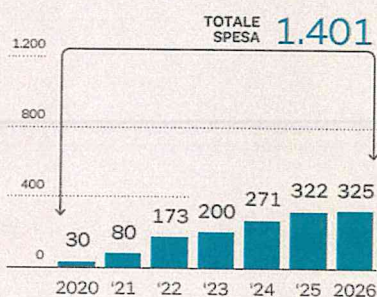
ILSOLE24ORE

Articoli pubblicati su **IlSole24Ore** del 15 giugno 2021

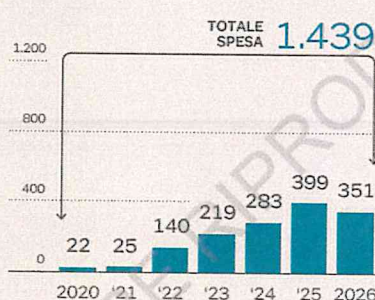
Il cronoprogramma della Tav

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

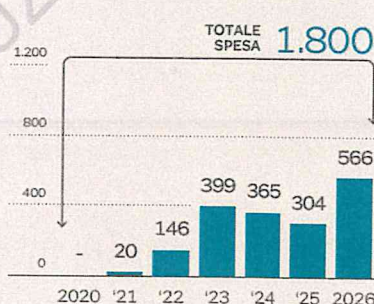
Napoli-Bari



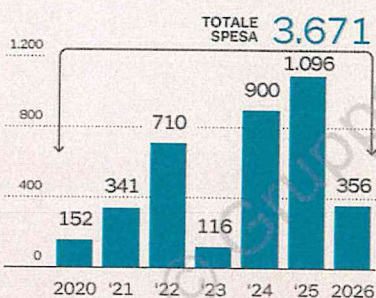
Palermo-Catania



Salerno-Reggio Calabria



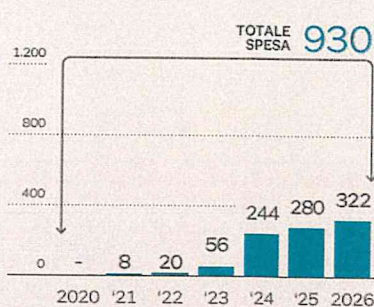
Brescia-Verona-Padova



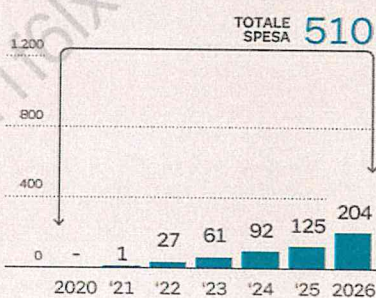
Liguria-Alpi



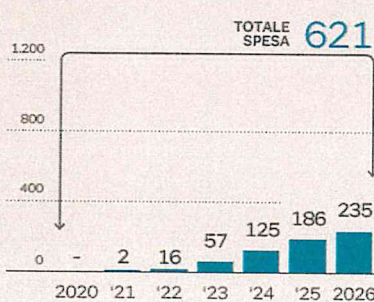
Verona-Brennero



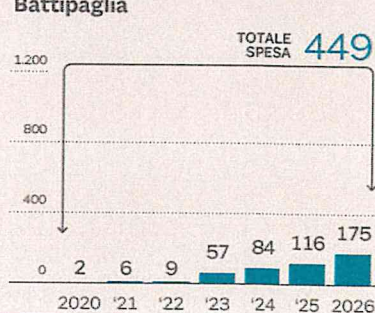
Orte-Falconara



Roma-Pescara



Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia



Fonte: Pnrr

mente 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 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

IL GAP INFRASTRUTTURALE

L'ambizione del piano e l'incognita dei tempi

Romain Bocognani

Il piano di infrastrutture per la mobilità sostenibile della Missione 3 è indubbiamente il più ambizioso tra i piani infrastrutturali previsti nei Recovery Plan dei 27 Paesi dell'Ue. Con 28 miliardi di euro, il piano italiano vale più dei piani infrastrutturali di Francia, Germania e Spagna messi insieme (21 miliardi). Ma è anche il piano che presenta più insidie dal punto di vista dell'attuazione.

L'obiettivo è dotare il Paese di un sistema infrastrutturale più moderno, digitale e sostenibile, recuperando parte del gap infrastrutturale accumulato negli ultimi 15 anni. Un gap generato prima dai continui tagli agli investimenti e poi dall'incapacità a rimettere in moto la macchina degli investimenti, pur in presenza di ingenti fondi disponibili. Dalle infrastrutture ricomprese nel Pnrr si attende un forte contributo al rilancio dell'attività nelle costruzioni e dell'economia: per il governo la missione 3 è quella che attiverà maggiormente l'edilizia e la sua lunga filiera.

Riuscire in questa sfida però è tutt'altro che scontato. La scelta dell'esecutivo è stata infatti quella di giocare in modo aperto la partita delle infrastrutture. E neanche sul terreno più facile. Innanzitutto, dopo le anticipazio-

ni di dicembre sull'assenza di risorse addizionali, al piano infrastrutturale è stata assegnata una fetta importante di risorse aggiuntive che daranno luogo a nuovi appalti: 17 miliardi di cui 11,1 a valere sui fondi Ue, da spendere inderogabilmente entro il 2026. Nel piano, sono state poi inserite molte opere, anche di grandi dimensioni, con progetti - a volte di fattibilità - ancora da approvare e quindi con tempi di attuazione presumibilmente non compatibili con le scadenze fissate da Bruxelles. Una scelta fatta anche a discapito degli interventi di manutenzione, più rapidi nella realizzazione e facilmente rintracciabili in modo diffuso nei programmi di interesse degli enti locali previsti in altre missioni del Pnrr.

I protagonisti della sfida contro il tempo sono per metà grandi progetti ferroviari - Circonvallazione di Trento, Roma-Pescara, Orte-Falconara e per alcuni lotti la Palermo-Catania e la Napoli-Bari - e per metà programmi di opere di medio-piccola dimensione come quelli sulle linee regionali o sulle stazioni e ferrovie nel Sud. Serve correre, quindi. Ma, solo per alcuni di questi progetti, i recenti decreti hanno previsto incisive misure di accelerazione delle fasi a monte della gara, dove di solito si concentrano i principali ritardi. Mancano, ad esempio, misure di snellimento della fase di programmazione interministeriale.

La cabina di regia del Pnrr dovrà monitorare con attenzione l'avanzamento del piano ed essere pronta anche a rivedere l'elenco dei progetti. Con la consapevolezza di disporre, in ultima istanza, anche di un'exit strategy perché il piano infrastrutturale è finanziato con la parte prestita del Recovery e quindi potrebbero subentrare ai nuovi progetti previsti oggi anche vecchi progetti "non addizionali".

Vicedirettore generale Ance

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA RETE

Rfi, scommessa tecnologica su 177 linee: costo 3 miliardi

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 10 mila chilometri di rete (la cosiddetta rete Ten su un totale di 15.493

IL PIANO

La nuova rete

Il piano trasporti accelera i tempi e anticipa al 2026 la copertura di 4 mila chilometri di rete

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 ferroviarie: in particolare, sono finanziati gli ACC, i sistemi di sorveglianza del traffico con le grandi sale di controllo dei treni installate nelle grandi stazioni metropolitane.

Nel Pnrr è stato inserito il «piano acce-

lerato» 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

MEZZOGIORNO

Salerno-Reggio, l'Alta velocità ora arriva anche al Sud

Vera Viola

Alta velocità ferroviaria scalda il Mezzogiorno. L'interesse per opere inserite nel Pnrr italiano che potranno incidere sulla vita e sull'economia delle regioni meridionali, la disponibilità improvvisa di una mole interessante di risorse, la necessità di scegliere i tracciati più utili e meno impattanti, tengono banco negli incontri tra strutture tecniche e politiche di Fs, ministero delle Infrastrutture, Regioni e Comuni coinvolti.

La vera novità introdotta dal Piano nazionale di ripresa e resilienza è il finanziamento all'Alta capacità e velocità tra Salerno e Reggio Calabria. Ne ha parlato pochi giorni fa l'ad di Rfi (Rete ferroviaria italiana), Vera Fiorani, che è commissario per la realizzazione delle linee di Alta velocità Salerno-Reggio Calabria e Potenza-Battipaglia. «Una velocità di progetto tra 250 e 300 km all'ora: è la nostra risposta tecnica per arrivare, già con il completamento dei primi due lotti, a un tempo di percorrenza di quattro ore» tra Roma e Reggio-Calabria, ha detto Fiorani. «Nel percorso – ha aggiunto – c'è un unico punto nei pressi di Praia in cui la velocità si ferma a 160 chilometri orari».

L'intera tratta misura 445 chilometri ed è stata suddivisa in sette lotti funzionali (si parte dal lotto 0). Il costo

complessivo è stimato in 22,8 miliardi. Al momento sono stati finanziati dal Pnrr i primi due lotti (coperti per 11,2 miliardi dal Pnrr e per il resto da fondi aggiuntivi disponibili), da realizzare per tappe funzionali: la prima entro il 2026, il completamento entro il 2030. Dei quattro percorsi selezionati in partenza, il progetto di fattibilità tecnico-economica realizzato da Rfi ha scelto quello "autostradale" per costi contenuti, soddisfazione dei territori e ridotto impatto, secondo la ricostruzione di Rfi. Tale proposta sarà discussa con le comunità locali.

Per quanto riguarda il tratto campano, si discute su dove collocare la stazione Salerno Sud. Sul tavolo le opzioni Sapri, Atena Lucana, Padula e Buonabitacolo. «Si sta lavorando a un percorso per lo più fuori terra – precisa Luca Cascone delegato del presidente De Luca a seguire i lavori dell'Alta velocità – con il minor numero possibile di gallerie».

Sul versante calabrese, c'è un fronte che contesta il tracciato ipotizzato, che «avrà un impatto pesantissimo sul paesaggio – precisa Francesco Russo, esperto di Logistica e Trasporti, ordinario di Ingegneria alla Mediterranea di Reggio Calabria – spaccando i parchi nazionali del Cilento, del Pollino, della Sila. Per noi ha senso l'Alta velocità al Sud solo se il viaggio dura non più di tre ore».

Il Pnrr dedica risorse considerevoli anche alla Napoli-Bari, in costruzione da tempo. Tutti i cantieri saranno aperti entro fine 2021. Per il 2023 è prevista una prima attivazione della linea. L'opera (6 miliardi di costo) consentirà di ridurre i tempi di percorrenza tra Roma e Bari: tre ore, quasi una in meno rispetto ad oggi. E permetterà anche di realizzare un collegamento diretto tra Napoli e Bari in circa due ore (contro le attuali 3 ore e 34 minuti), senza più dover cambiare a Caserta. Attesa da molti anni, la Na-



LE OPERE PRINCIPALI

23 miliardi

Salerno-Reggio Calabria

È il costo complessivo stimato dal Recovery Plan che ha finanziato i primi due lotti (coperti dal Pnrr per 11,2 miliardi e per il resto da un fondo aggiuntivo disponibile)

6 miliardi

Napoli-Bari

È il valore della Napoli-Bari che consentirà di ridurre a tre ore circa i tempi di percorrenza. Le risorse previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza ammontano a 1,4 miliardi

poli-Bari dal 2015 in poi ha avuto una netta accelerazione.

Il Pnrr, nel finanziare la Napoli-Bari (1,4 miliardi), libera risorse già stanziare dal Contratto di programma di Rfi. Con queste e altre risorse è stato costituito un fondo di quasi 11 miliardi per interventi a beneficio anche degli stessi territori. Uno degli interventi su cui si sta ragionando riguarda la dotazione di servizi all'Alta velocità da collocare nei pressi delle stazioni. In primis, piattaforme logistiche: una o due nei territori di Avellino o Benevento. Più in generale, si pensa che con le risorse disponibili sarà necessario completare i collegamenti delle nuove stazioni ferroviarie. Prima di tutte la stazione di Afragola, progettata da Zaha Hadid che, in attesa del prolungamento dell'Alta velocità e dei collegamenti necessari, resta una cattedrale nel deserto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PENDOLARI

L'altra faccia del rilancio: più linee regionali

Marco Morino

Non solo alta velocità. Nella cura del ferro voluta dal Pnrr c'è spazio anche per il potenziamento e l'elettificazione delle linee regionali, alle quali sono destinati 5,45 miliardi. Ci sono alcuni dati che non dobbiamo trascurare: in Italia i chilometri di linee non elettrificate sono circa 4.800, pari al 28% del totale. Su queste linee circolano 1.250 treni al giorno (i merci sono 20). Naturalmente si tratta di treni diesel, cioè inquinanti.

Inoltre in Italia circa 9mila chilometri di linee ferroviarie (sui 16.782 totali) sono ancora a binario unico. Mai come in questi ultimi anni il Gruppo Fs, attraverso Rfi, ha avviato progetti e cantieri, da Nord a Sud, per l'elettificazione delle linee. Ora arriva anche la spinta del Pnrr che elenca con puntualità una serie di interventi, con una particolare attenzione al Mezzogiorno e al miglioramento dei collegamenti ferroviari con porti e aeroporti. Tra questi ultimi: collegamento città di Taranto con il porto, collegamento città di Brindisi con l'aeroporto, collegamento con il porto di Augusta, collegamento con il porto di Olbia, completamento della linea Salerno Arechi-aeroporto.

Tra gli interventi di potenzia-

mento delle ferrovie regionali, figurano investimenti sulle linee Roma-Venafro-Campobasso-Teroli e Sibari-Catanzaro lido-Reggio Calabria (Ionica). Saranno poi effettuati interventi sul nodo di Catania, sarà elettrificata la Barletta-Canosa. In Lombardia, la linea Codogno-Cremona-Mantova sarà raddoppiata, così come la Albairate-Abbiategrosso. Sono previsti fondi anche per l'elettificazione della linea Como-Lecco.

C'è poi il grande capitolo delle ferrovie concesse, tra cui la rete gestita da Ferrovie del Sud Est e Ferrovie Appulo Lucane. Ulteriori interventi per adeguare le linee regionali agli standard tecnici della rete nazionale sono poi previsti per Circumvesuviana e Cumana, Circumetnea, Cosenza-Catanzaro, raddoppio Andria-Barletta. Di nuovo al Nord, in Piemonte, il Pnrr cita la Canavesana e la Torino-Ceres. L'elenco è lungo. Sui territori i fondi per il potenziamento delle reti ferroviarie regionali sono stati accolti con entusiasmo. Dice Aristide Vercillo Martino, amministratore unico di Ferrovie della Calabria: «Le risorse destinate alla linea Cosenza-Catanzaro proiettano l'azienda e l'intera regione verso un importante scenario futuro. Da anni il progetto predisposto dalle Ferrovie della Calabria, per ammodernare la linea e ridurre i tempi di percorrenza tra Cosenza e Catanzaro, attendeva di essere realizzato».

Il Pnrr prevede anche interventi per migliorare le stazioni ferroviarie nel Sud: 700 milioni di euro saranno usati per riqualificare le stazioni del Mezzogiorno, migliorare la funzionalità dei loro edifici, la qualità dei servizi forniti agli utenti, i livelli di efficienza energetica e lo sviluppo dell'intermodalità ferro-gomma.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ITER VELOCI

Corsia Draghi ultraveloce, la riforma parte da dieci opere

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 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

REGOLE

La corsia speciale

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

cui tali beni siano interessati dagli interventi previsti dal Pnrr sottoposti a Via in sede statale oppure rientrino 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

Cantieri veloci.

Obiettivo del Governo è accelerare i grandi lavori



Le dieci 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

SEMPLIFICAZIONI

Pa, i primi 80 chiamati a sbrogliare il nodo pareri

Giorgio Santilli

Sono quattro le strutture create ex novo dal decreto legge 77 semplificazioni e chiamate a sbrogliare la matassa dei pareri per le grandi opere strategiche, dando percorribilità concreta alla «corsia speciale Draghi».

La struttura che appare al momento come il fulcro centrale di tutta la procedura speciale è il **Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici** (si veda l'articolo a fianco). Con il Consiglio superiore condividerà, in effetti, solo il presidente, che guiderà la nuova struttura. Gli altri 28 membri saranno nominati ex novo. L'articolo 45 del Dl 77 indica come: sei dirigenti di livello dirigenziale, appartenenti uno ciascuno a Palazzo Chigi e ai ministeri delle Infrastrutture, della Transizione ecologica, della Cultura, dell'Interno e dell'Economia (saranno nominati dal presidente del Consiglio d'intesa con il ministro rispettivo); tre rappresentanti designati dalla Conferenza unificata (espressione quindi di Regioni, Province e Comuni); tre rappresentanti designati dagli Ordini degli ingegneri, degli architetti e dei geologi; tredici esperti scelti fra docenti universitari di «chiara e acclarata competenza»; un magistrato amministrativo con qualifica di consigliere, un consigliere della Corte dei conti e un avvocato dello Stato.

I componenti del Comitato speciale

potranno avere un'indennità aggiuntiva fino al 15% della retribuzione, con tetto di 35mila euro. Al Comitato speciale si affiancherà una **struttura di supporto** che svolgerà l'attività istruttoria, composta di dodici dipendenti della Pa in comando o distacco o fuori ruolo e diretta da un dirigente di livello generale.

La seconda struttura speciale è, in realtà, un retaggio del Dl semplificazioni del 2020, il n.76, ma non era mai decollata e ora viene allargata. È la **Commissione tecnica per la valutazione di impatto ambientale (Via) dei progetti Pnrr e Pniec**. La struttura è formata da un massimo di quaranta unità, laureati con almeno cinque anni di esperienza professionale e competenze adeguate alla valutazione tecnica, ambientale e paesaggistica. Saranno individuate tra il personale di ruolo delle Pa statali e regionali, del Cnr, dell'Ispra, dell'Enea e dell'Iss. Saranno messi fuori ruolo, in comando o distacco e svolgeranno attività a tempo pieno. Per le istruttorie tecniche c'è l'Ispra.

Resta indeterminato nel numero, invece, per il momento, il personale che dovrà lavorare nelle altre due strutture fondamentali create ad hoc dal Dl 77 per far viaggiare i veloci dei progetti del Pnrr: la **Soprintendenza speciale** che interverrà su tutti i progetti sottoposti a Via statale, sui progetti di competenza di almeno due Soprintendenze regionali e su tutti i progetti che la stessa Soprintendenza deciderà di avocare a sé per il rispetto dei tempi; e la **segreteria tecnica a Palazzo Chigi** che dovrà istruire i dossier da sottoporre al Consiglio dei ministri per l'esercizio dei poteri sostitutivi. Della Soprintendenza si sa solo che sarà guidata dal direttore generale della direzione Archeologia, belle arti e paesaggio del ministero e che potrà usufruire di una segreteria tecnica composta da personale di ruolo del ministero e da esperti di comprovata qualificazione professionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GOVERNANCE

Le commissioni

Al comitato speciale 28 membri più 12 della struttura di supporto, 40 alla commissione speciale Via

GRANDI OPERE

Il rischio di creare troppe norme sovrapposte

Giorgia Romitelli

Con il Dl 77/2021 la normativa in materia di contratti pubblici si stratifica ulteriormente e introduce un ulteriore livello di normazione che si aggiunge a quello già introdotto dal Dl 76/2020 (decreto Semplificazioni). Un delicato problema di sovrapposizione normativa si pone, in particolare, con riferimento alla disciplina applicabile alle opere elencate nell'allegato IV del decreto 77, alle quali l'articolo 44 riserva, in via esclusiva, una disciplina ad hoc del tutto eccezionale volta a velocizzare la fase a monte della gara. Infatti, un problema interpretativo si pone con riferimento a quelle sei opere ferroviarie che, ai sensi dell'articolo 4 del Dl 32/2019 (Sblocca-cantieri), come modificato dall'articolo 9 del decreto Semplificazioni, sono state già inserite nell'elenco degli interventi da realizzare attraverso il Commissario straordinario, alla cui nomina pure il Governo ha già provveduto. Si tratta di 58 opere di cui solo sei sono incluse negli interventi dell'Allegato IV. Il decreto 77 è silente sulla disciplina del commissario straordinario, che quindi rimane in vita, ma il punto critico è allora capire per quali opere si debba o comunque si possa procedere con il commissario straordinario. In entrambi i casi, sia nella disciplina del commissario straordinario che in quella dell'articolo 44, il legislatore si è focalizzato sulla fase di elaborazione e approvazione dei progetti con una disciplina eccezionale e derogatoria. La

differenza è che mentre il commissario straordinario può anche essere abilitato ad assumere direttamente la funzione di stazione appaltante «per l'esecuzione degli interventi» - e in questo caso opera in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici -, l'attività del Comitato speciale si conclude nel momento in cui il progetto di fattibilità tecnico ed economica è stato approvato e quindi prima del lancio della gara. Le opere dell'Allegato IV, finanziate a valere sul fondo Pnrr o Pnc, sono soggette ai fini della gara alla disciplina prevista dall'articolo 48 dello stesso Dl 77, che prevede che a base del confronto competitivo venga posto un progetto di fattibilità tecnico ed economica.

Quindi, rispetto alle sei opere di cui all'Allegato IV, per le quali sono già stati nominati i commissari straordinari, al fine di individuare la disciplina applicabile, bisognerebbe verificare per il singolo intervento, l'attuale stato di avanzamento del progetto. Se, infatti, non vi fosse ancora un progetto di fattibilità tecnico ed economica, la nomina del commissario potrebbe non essere un impedimento a ricondurre l'opera sotto la procedura approvativa dell'articolo 44. Se, viceversa, la fase approvativa fosse ormai evoluta o addirittura il livello di elaborazione progettuale fosse più progredito rispetto a quello del progetto di fattibilità tecnico ed economica, allora dovrebbe proseguire con il Commissario straordinario. Una scelta diversa sarebbe irragionevole.

Infine, un problema di individuazione del regime giuridico applicabile si può porre anche rispetto a quegli interventi che, non ricompresi tra i dieci interventi dell'Allegato IV del Decreto n. 77, sono inclusi tra quelle opere per le quali è stato nominato il commissario straordinario, ma rientrano anche nell'ambito di applicazione dell'articolo 48 del Dl 77 in quanto finanziate in tutto o in parte con le risorse previste dal Pnrr e dal Pnc. È, ad esempio, il caso della tratta Av Vicenza-Padova.

Partner Dla Piper

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PORTI

Genova e Trieste prime per la dote di 4 miliardi

Marco Morino

«circa 4 miliardi previsti dal piano sui porti è una cifra che non si è mai vista». Parole pronunciate dal ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, lo scorso 20 maggio in audizione alla Camera. Breve riepilogo: allo sviluppo dei porti, della logistica e dei trasporti marittimi, il Pnrr assegna 3,8 miliardi di euro.

In questa cifra sono compresi un ampio ventaglio di interventi. Si va dal potenziamento dell'ultimo/penultimo miglio ferroviario e stradale (porti di Venezia, Ancona, Civitavecchia, Napoli, Salerno), all'aumento dell'accessibilità marittima nei porti (tra cui Vado Ligure, Ravenna e Taranto).

Le priorità

Dall'elettrificazione delle banchine, alla valorizzazione del ruolo delle Zone economiche speciali (Zes) vicino alle aree portuali nel Sud, fino a specifici interventi previsti per i porti di Genova (500 milioni per la nuova diga foranea, di cui si prevede la nomina di un commissario straordinario) e Trieste (400 milioni per lo sviluppo del porto e del suo sistema logistico).

Previsti anche interventi per lo sviluppo dei porti minori del Sud, anche in chiave turistica per la navigazione da diporto.

Genova e Trieste

Genova e Trieste meritano una riflessione a parte, perché all'interno del Pnrr assumono un ruolo di particolare rilevanza per la logistica italiana e il traffico delle merci. La seconda componente della Missione 3 è incentrata sul settore dell'intermodalità e della logistica. In particolare, si intende sviluppare un sistema portuale competitivo, collegato alle grandi linee di comunicazione europee. In quest'ottica si prevede il completamento dei valichi alpini (a partire da Gottardo e Brennero) e dei collegamenti Ten-T con i porti dell'Alto Tirreno e Alto Adriatico (Genova e Trieste). Il Pnrr prevede che nel Nord Italia siano potenziate, per il trasporto passeggeri e per il trasporto merci, le tratte ferroviarie Milano-Venezia (4,6 miliardi), Verona-Brennero (900 milioni) e Liguria-Alpi (4 miliardi), migliorando così i collegamenti d'Oltralpe con i porti di Genova e Trieste, che rivestono una grande importanza per la connettività con i traffici esterni.

Il corridoi Genova-Rotterdam

Nel caso del porto ligure parliamo del corridoio Genova-Rotterdam, che ha nella galleria ferroviaria del Terzo valico il suo naturale completamento, in direzione sud e quindi verso il Mediterra-

IL PIANO PORTI

1

GENOVA

500 milioni

Completamento della diga foranea

2

TRIESTE

400 milioni

Sviluppo del sistema logistico

neo, di un asse lungo circa 4mila chilometri che abbraccia l'area più industrializzata e popolata d'Europa. Nel caso del porto di Trieste siamo in presenza di uno scalo dove la vocazione ferroviaria e l'integrazione logistica tra la modalità marittima (nave) e il trasporto su ferro (treno) sono già fortissimi. E anzi ha continuato ad ampliarsi anche nel periodo della pandemia con il rafforzamento di alcune linee dirette in Austria e il lancio di un nuovo servizio ferroviario verso Norimberga in Germania.

Il piano delle rete ferroviaria

A Rete Ferroviaria Italiana (Rfi, Gruppo Fs) spetta la grande responsabilità di realizzare le opere del Pnrr in tempo utile, come fattore di successo dell'economia e della competizione e per questo occorrono processi autorizzativi più snelli. Intanto Rfi è impegnata da tempo, con propri investimenti, sia a Genova sia a Trieste. L'ambizione del Gruppo Fs, ora sostenuta anche dal Pnrr, è di trasformare entro il 2024 Genova e il suo porto nel cuore logistico d'Europa. Il Gruppo Fs ha previsto 13,4 miliardi di investimenti per potenziare i collegamenti del sistema portuale di Genova e di tutta la Liguria con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa.

Il Terzo valico

Di particolare rilevanza il collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo valico e il porto storico di Genova, per velocizzare l'ingresso e l'uscita dei container spediti via treno. A Trieste i treni merci annui sono saliti dai 6mila del 2015 ai 10mila del 2020. Rfi è già impegnata in una serie di investimenti nell'area portuale di Trieste, tra cui il potenziamento della stazione Campo Marzio, la principale infrastruttura a servizio del bacino portuale a ridosso delle banchine di carico e scarico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

EUROPA

Ora piani innovativi e riforme coraggiose

Maurizio Maresca

Un'isola-diga da 28 miliardi a Copenhagen per la promozione della mobilità sostenibile. Un corridoio fluviale che assicurare un pescaggio costante per alimentare Parigi dai porti di Anversa, Amburgo e Rotterdam. Il tunnel sotto il Fehmarm Belt (conclusione 2029) che unisce la Germania e il porto di Amburgo alla Danimarca. Dopo Loetchnberg, Gottardo e Ceneri, una serie di tunnel fra Ginevra e Zurigo che, spostando di circa 150 chilometri a nord l'asse del corridoio Mediterraneo, collegano Lione, Vienna e Budapest. Si tratta di progetti ambiziosi che danno la sensazione del futuro della mobilità europea.

È utile ricordare che i Paesi membri dell'Unione sono tenuti, non solo ad attuare le norme europee, anche se di soft law, ma anche a collaborare con le autorità dell'Unione e ad adottare le misure nazionali necessarie per assicurare il successo delle politiche europee (articolo 4.3 del Trattato sull'Unione Europea). L'Italia ha ignorato la politica di cui allo Spazio Unico Europeo della Mobilità declinato nel Libro bianco del 2011 e ripreso con la Comunicazione della Commissione del 9 dicembre del 2020 dopo il Green Deal; ma neppure ha attuato il regolamento 1315 del 2013 che stabilisce le reti di coesione in particolare ritardando le connessioni verso la Francia (Lione Torino), l'Austria (il



Brennero) e la Slovenia (della Venezia Lubbiana non si parla più mentre il nostro Paese è “circumnavigato” da Austria e Slovenia con i trafori di Koralm e Semmering e la Koper Divaca). Persino il Terzo Valico dei Giovi, un’opera ormai vecchia di corridoio Reno Alpi fra Genova, Torino e Milano non sarà consegnato prima del 2026.

Quanto ai porti, di cui al regolamento 1315, Livorno, La Spezia, Genova e Savona/Vado, con alcune riforme potrebbero costituire un sistema da 10-15 mila teu (tonnellate equivalenti unitarie) in grado di alimentare i corridoi Scandinavo Mediterraneo (Brennero) e Reno Alpi (Genova Rotterdam): ma si sta perdendo l’Alto Adriatico con la crisi di Venezia e il difetto di capacità di Trieste e Ravenna (eppure il Nord Est è davvero centrale per la politica europea della mobilità e il Brennero costituirà una sfida!).

La distanza del nostro Paese dalle regole europee si misura, poi, se si ha riguardo alla logistica terrestre. Mentre Svizzera e Austria sono riuscite a imporre, con “bastone e carota”, il cosiddetto “shifting modale”, sostanzialmente aiutando l’industria a riconvertirsi, l’incidenza del ferro e del mare in Italia, malgrado le misure di marebonus e ferrobonus del 2016, è davvero minima.

Sulle autostrade, è sufficiente ricordare che il nostro Paese non rispetta, pur scaduti i termini dall’aprile 2019, la direttiva

54 del 2004 che stabilisce requisiti minimi per la sicurezza delle gallerie.

L’auspicio sarebbe di usare il Next Generation Eu per “metterci in riga” e, magari, provare a dare una risposta innovativa alla sfida europea della mobilità riassunta negli strumenti di cui sopra. I progetti del Pnrr sono, tuttavia, molto vecchi e senza alcuna idea tecnologica che risponda ai bisogni di mobilità di un mondo molto cambiato. L’idea di creare un fondo complementare non soggetto ai termini europei è corretta. Ma questo fondo deve essere destinato a progetti e riforme che guardano davvero lo sviluppo della mobilità delle persone e delle merci, la crescita e l’innovazione: come, ad esempio, la lievitazione magnetica tra le città del nord, che cambierebbe l’economia e la vita del paese, la navigazione del Po sul modello francese, una moderna infrastruttura portuale/retro portuale/ferroviaria che regga il passaggio del Brennero. Insomma cambiare il nostro Paese non è solo fare (un po’ di) quello che avremmo dovuto fare vent’anni fa, ma avere il coraggio di guardare alle nuove generazioni con progetti innovativi e riforme coraggiose: per attuare, anche in Italia, una stagione nuova nella mobilità di merci e persone che assicuri benessere e competitività.

Porto di Trieste.

Lo scalo giuliano è un caso virtuoso di logistica integrata: storicamente il porto di Trieste ha puntato sui collegamenti ferroviari come leva per la crescita

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PORTI VERDI

Dalle banchine alle navi, così si riducono le emissioni

Celestina Dominelli

Più finanziamenti sparsi su più voci anche se ufficialmente l'efficiamento e la riduzione dei consumi energetici di strutture e attività portuali è l'obiettivo dell'intervento ribattezzato "porti verdi". Se, invece, si allarga lo sguardo ad altri aspetti strettamente collegati al miglioramento complessivo della performance energetica degli scali italiani, va chiarito subito che le misure sono diverse e distribuite tra il Piano nazionale di ripresa e resilienza e il Fondo complementare. Tanti rivoli che documentano però l'assenza nel Recovery Plan di una strategia d'insieme sulle strutture portuali della penisola e che si limitano a riprendere le linee di intervento di progetti già noti come "Italia Veloce" e "Porti d'Italia" messi a punto dal precedente esecutivo.

Porti verdi

Il Pnrr prevede innanzitutto 270 milioni di euro di prestiti per promuovere la sostenibilità ambientale delle aree portuali e renderle compatibili con i contesti urbani, anche con interventi di potenziamento dell'efficienza energetica e di sviluppo dell'uso di energie rinnovabili negli scali. Il progetto "Porti verdi", come si chiarisce negli allegati tecnici del Piano trasmessi a Bruxelles, si

sviluppa nei porti delle 9 Autorità di sistema portuale del centro-nord: Mar Ligure Occidentale (porti di Genova, Prà, Savona e Vado Ligure), Mar Ligure Orientale (La Spezia e Marina di Carrara), Mar Tirreno Settentrionale (Livorno, Capraia, Piombino, Rio Marina, Portoferraio e Cavo), Mar Tirreno Centro-Settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta), Mare di Sardegna (Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano, Portovesme, Santa Teresa Gallura), Mar Adriatico Centrale (Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto e Ortona), Mar Adriatico Centro-Settentrionale (Ravenna), Mar Adriatico Orientale (Trieste), Mar Adriatico Settentrionale (Venezia e Chioggia).

Secondo la tabella di marcia fissata dal Recovery, entro la fine del 2022 dovrà scattare l'assegnazione dei lavori - che, secondo l'orientamento emerso finora al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, avverrebbe tramite gara e senza il ricorso a partnership pubblico-private - da almeno 7 Autorità di sistema portuale sulla base di progetti integrati, mentre il completamento dei lavori da parte di tutte le autorità è fissato entro la fine del 2024. L'obiettivo è conseguire, a fine Piano, una riduzione annuale del 20% delle emissioni di CO₂ nelle aree portuali interessate.

Elettificazione delle banchine

Accanto a questo, però, ci sono altre misure funzionali a ridurre l'impatto ambientale degli scali, la cui copertura è prevista dal Fondo complementare finanziato con l'ultimo scostamento di bilancio. Da lì, infatti, arrivano, per cominciare, 700 milioni per l'elettificazione delle banchine (cold ironing), su cui comunque interviene anche il Piano che prevede una riforma per spingere questo tassello con la definizione e approvazione di procedure semplifi-



cate per realizzare infrastrutture dedicate alla fornitura di energia elettrica da terra alle navi durante la fase di ormeggio. Un passaggio, quello normativo, su cui è al lavoro, insieme al Mims, anche Terna che si pone come soggetto attivo nel garantire l'infrastruttura di rete. La società ha poi condotto numerosi studi su più di 35 porti italiani e ha concluso che gli interventi di sviluppo portati a compimento negli ultimi anni permettono di soddisfare il fabbisogno di energia richiesto per lo sviluppo del cold ironing.

Il Fondo complementare

Sempre nel Fondo complementare, poi, sono ricompresi anche 800 milioni per il rinnovo delle flotte con navi "verdi", alimentate con combustibili alternativi come il gas naturale liquefatto (Gnl), nonché due interventi per migliorare la sostenibilità complessiva dei porti: 1,47 miliardi per sviluppare l'accessibilità marittima e la resilienza delle infra-

strutture portuali ai cambiamenti climatici e 390 milioni per aumentare selettivamente la capacità portuale (innanzitutto negli scali di Venezia, La Spezia, Napoli e Cagliari). E il primo dei due finanziamenti, che include 500 milioni per la nuova diga Foranea del Porto di Genova e 400 milioni per progetti di ammodernamento e sviluppo di quello di Trieste, dovrebbe servire anche a garantire la diffusione di sistemi di dragaggio dei fondali meno impattanti per l'ecosistema marino-costiero rispetto a quelli attualmente adottati per migliorare l'agibilità degli scali. Uno di questi rinvia alla draga "ecologica" brevettata da Fincantieri che consente l'asportazione dei sedimenti senza contatto con il fondale e che garantisce un ridotto riverbero a livello ambientale. Un sistema che il gruppo utilizzerà, da luglio, nel Porto di Ravenna, dove si è aggiudicata i lavori di escavo per circa 9 milioni di euro.

Container.

Il Pnrr prevede 270 milioni per promuovere la sostenibilità delle aree portuali per la gestione del carico e scarico delle navi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Sole
24 ORE



NON SARÀ UNA PASSEGGIATA. ED È QUESTO IL BELLO.

Riscopri le meraviglie del nostro Paese in maniera sostenibile e goditi la bellezza del paesaggio con i tempi distesi della camminata o con i ritmi più sostenuti della bicicletta. In arrivo una selezione dei migliori itinerari italiani in due guide dedicate. Un incontro ravvicinato con la varietà del territorio, con le sue diverse culture, alternando luoghi classici ad angoli appartati, inediti, poco noti e perciò tutti da scoprire.

**IN EDICOLA DA SABATO 5 GIUGNO "TREKKING ITALIA"
E DA SABATO 12 GIUGNO "BICI ITALIA" CON IL SOLE 24 ORE A € 11,90***

*Oltre al prezzo del quotidiano. Offerta valida in edicola fino al 12/07/2021.



Ordina la tua copia su Primaedicola.it
e ritirala, senza costi aggiuntivi
né pagamento anticipato, in edicola.



Per maggiori informazioni chiama
Il Servizio Clienti del Sole 24 Ore
02 30300600



In vendita su Shopping24
offerte.ilsola24ore.com/trekkingebicitalia