



## FOCUS

### PROGRAMMAZIONE PNRR-PNC

## STATO DI ATTUAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE PRIORITARIE

Il Servizio Studi della Camera dei Deputati, in collaborazione con Cresme e Anac, ha sintetizzato i dati intermedi sullo stato di attuazione della programmazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie al 2023. [Il rapporto](#) mostra i primi risultati del monitoraggio in corso al 31 dicembre 2022, relativi alle opere PNRR-PNC. Di seguito i principali risultati:

### COSTI

Il costo complessivo delle infrastrutture prioritarie della programmazione PNRR-PNC aggiornato al 31 dicembre 2022 è stato aumentato a **132,504 miliardi**, pari al 5,7% in più rispetto al dato precedente al 31 maggio 2022. Tale variazione è riconducibile agli aumenti tariffari connessi all'impennata dei prezzi dei materiali da costruzione, dei carburanti e dei prodotti energetici, nonché all'esclusione dal progetto PNRR di alcuni interventi non realizzabili entro il 2026. Si osserva anche un aumento del 26,1% dei costi per la realizzazione delle opere infrastrutturali prioritarie previste. Tale incremento è stimato sulla base dei contributi concessi alle infrastrutture prioritarie PNRR-PNC a valere sul Fondo per l'avvio delle opere indifferibili a seguito dell'aggiornamento dei prezzi alle tariffe 2022. Sono 53 i lotti con i requisiti di accesso al Fondo, destinatari di un contributo complessivo di 4,188 miliardi. **La maggiore quota di risorse spetta alle infrastrutture ferroviarie (3,454 miliardi) per le quali si rileva un aumento dei costi del 26%; mentre la variazione di costo maggiore si registra per le opere idriche: +31%.**

### RISORSE

L'ammontare complessivo delle **risorse finanziare a disposizione è di circa 102,332 miliardi di euro**. Tuttavia, i costi totali ammontano a 132,504 miliardi, il che significa che c'è un fabbisogno residuo di 30,172 miliardi. La maggior parte delle risorse (97%) è di provenienza pubblica e comprende: le risorse NGEU/PNRR, il PNC, le anticipazioni del FSC 2021-2027 al MIT, nonché quelle del Fondo per l'avvio delle opere indifferibili istituito dal DL 50/2022 per un ammontare complessivo di 55,658 miliardi di euro. Altri 43,298 miliardi di euro (42%) sono risorse pubbliche, mentre 3,4 miliardi (3%) sono risorse private.

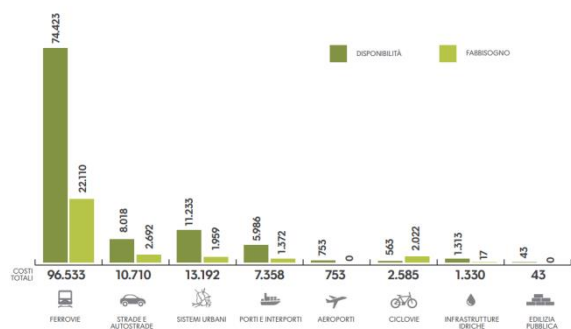
## OPERE COMMISSARIATE E NON

Il **costo delle infrastrutture commissariate è di 60,6 miliardi di euro**, ma i fondi disponibili ammontano a 55,1 miliardi, rendendo necessaria una ulteriore copertura di 5,5 miliardi. Per le infrastrutture prioritarie PNRR-PNC non commissariate, il costo è pari a 71,9 miliardi e i fondi disponibili sono 47,3 miliardi, richiedendo un finanziamento aggiuntivo di 24,7 miliardi.

## SISTEMA INFRASTRUTTURALE

Gli interventi sulla rete ferroviaria rappresentano la **maggior voce di investimento** nell'ambito della Missione 3, "Infrastrutture per la Mobilità sostenibile", con risorse PNRR per 25,40 miliardi, che punta a completare entro il 2026 un sistema infrastrutturale moderno, digitalizzato e sostenibile. Il 51,5% del costo delle infrastrutture ferroviarie, circa 49,722 miliardi, riguarda interventi commissariati. Risulta preoccupante il fabbisogno delle ciclovie, dove quasi tutto il costo dei lavori non è coperto per il finanziamento.

**Costi, disponibilità e fabbisogno per sistema infrastrutturale**  
(importi in milioni di euro)

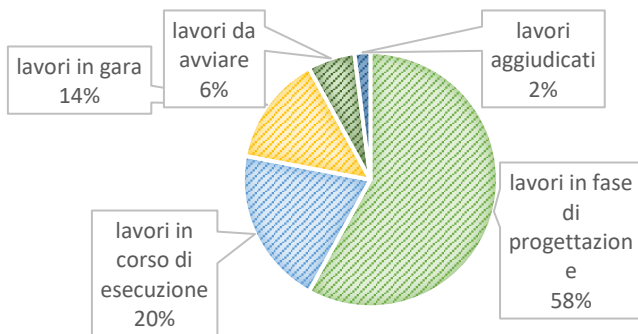


Fonte: Servizio Studi della Camera



## STATO AVANZAMENTO

Il monitoraggio condotto sullo stato di avanzamento delle opere non si concentra su tutto il complesso delle opere ma solo su una parte di esso. Ciò è dovuto al fatto che, per alcuni progetti diffusi in tutta l'area, è difficile ricostruire una chiara indicazione sullo stato di realizzazione. I risultati del monitoraggio mostrano che:



Fonte: OReP

- Il **58% dei costi** riguarda **lavori in fase di progettazione** (era oltre il 70% a maggio 2022);
- il **20% dei costi** riguarda **lavori in corso di esecuzione**; cantieri per il potenziamento dei collegamenti ferroviari ad Alta Velocità a Nord e a Sud e di ulteriori nuovi cantieri ferroviari (il 21%, a maggio 2022);
- il **14% dei costi** riguarda **lavori in gara** (il 4%, a maggio 2022) e in particolare l'affidamento di nuovi rilevanti cantieri per il potenziamento dei collegamenti ferroviari al Sud e nelle Isole
- il **2% dei costi** riguarda **lavori aggiudicati** (1% a maggio 2022) tra i quali rientrano i due maxi lotti 4b e 5 del nuovo collegamento ferroviario Palermo Catania aggiudicati in 4 mesi il **6% dei costi** riguarda **lavori con contratto sottoscritto e lavori da avviare** (3% a

maggio 2022) tra i quali rientrano, tra gli altri, la Diga Foranea di Genova, il collegamento ferroviario con l'aeroporto Marco Polo di Venezia, la prima linea tranviaria di Bologna (Linea Rossa) e il collegamento ferroviario variante Bari

## DISTRIBUZIONE TERRITORIALE

Per quanto riguarda la ripartizione geografica dei costi, il **40% è relativo agli interventi nelle 6 regioni del Sud e nelle due Isole maggiori**, dove risiede il 34% della popolazione; il 38% riguarda invece le 8 regioni del Centro-Nord dove risiede il 66% della popolazione. Il restante 22% è relativo a programmi e interventi non ripartibili a livello di macro area geografica. Se si escludono questi ultimi e si guardano ai progetti del **Centro-Nord, si nota uno stato attuativo più maturo**, con il 36% del costo riguardante lavori in corso di realizzazione, il 12% lavori contrattualizzati ma non ancora iniziati e il 14% in gara o aggiudicati. **Per quanto riguarda invece il Sud e le Isole, nell'ultimo periodo del 2022 si è rilevata un'accelerazione**: il 24% del costo riguarda lavori in gara o aggiudicati, il 16% lavori in corso o contrattualizzati ma non ancora iniziati e il restante 60% è in fase di progettazione.

## DINAMICA DEL MERCATO

I dati mostrano una **costante crescita del mercato delle opere pubbliche**, supportata dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), ma anche da altri programmi avviati in precedenza, che hanno impiegato più tempo ad entrare in vigore. A partire da dicembre 2021, le semplificazioni introdotte hanno permesso un'accelerazione dei bandi e delle aggiudicazioni attraverso l'avvio della fase di affidamento dei contratti legati al PNRR e al PNC. Nel 2022, il mercato ha registrato una forte accelerazione, con un valore record di 83,3 miliardi, grazie ai bandi per l'affidamento degli interventi legati al PNRR e al PNC. **Tuttavia, durante il biennio 2021-2022 si sono verificati segnali di rallentamento del mercato dovuti all'aumento dei prezzi** dei materiali da costruzione, che ha comportato divergenze con i costi dei progetti approvati, e alla ridotta disponibilità di materiali, attrezzature e manodopera. Per contrastare tali effetti, il Governo ha introdotto misure urgenti che hanno permesso di evitare il blocco del mercato, come dimostrato dalla **ridotta percentuale di bandi annullati, gare deserte o non aggiudicate - pari al 10% per le infrastrutture prioritarie PNRR-PNC e al 7% per l'intero mercato delle opere pubbliche.**

Circa il 61% degli importi messi in gara dal programma PNRR-PNC per infrastrutture prioritarie saranno destinati a lavori da realizzare nelle 6 regioni del Sud e nelle due isole maggiori. Il restante 38%, pari a 6,8 miliardi di euro, sarà impiegato per lavori da realizzare

nelle 12 regioni del Centro-Nord. Un ulteriore 1% sarà invece destinato a accordi quadro multiregione per la manutenzione straordinaria delle opere civili nelle stazioni ferroviarie della rete RFI.