

PROGRAMMAZIONE PNRR-PNC

Stato di attuazione delle infrastrutture prioritarie

Rapporto intermedio

Dati aggiornati al 31 dicembre 2022

Servizio responsabile:

SERVIZIO STUDI - Dipartimento Ambiente

06 6760 9253

 **st_ambiente@camera.it**

 **CD_ambiente**

Il presente documento è stato predisposto dal Servizio Studi a seguito della deliberazione dell'Ufficio di Presidenza della VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici del 6 dicembre 2022, in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione e l'Istituto di ricerca CRESME.

La documentazione dei servizi e degli uffici della Camera è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

Stato di attuazione delle infrastrutture prioritarie della programmazione PNRR-PNC

Dati aggiornati al 31 dicembre 2022

Il presente documento è il primo dei due rapporti di sintesi previsti nell'ambito del monitoraggio delle infrastrutture strategiche e prioritarie del 2023, recanti i dati intermedi sullo stato di attuazione della programmazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie. Il rapporto presenta i primi risultati del monitoraggio in corso sullo stato di attuazione delle opere PNRR-PNC, con dati aggiornati al 31 dicembre 2022.

Il secondo rapporto intermedio sarà dedicato alle 115 opere commissariate ai sensi dell'art. 4 del D.L. 32/2019, con dati aggiornati al 31 marzo 2023, ivi comprese le 48 opere commissariate della programmazione PNRR-PNC, che sono oggetto anche del presente rapporto intermedio.

Pertanto, sotto il profilo metodologico, si segnala che, poiché diversi interventi infrastrutturali risultano ascrivibili sia alla categoria delle opere PNRR-PNC sia a quella delle opere commissariate, i dati illustrati nel presente rapporto intermedio incorporano i dati riferiti ad alcuni interventi infrastrutturali ricadenti anche nel perimetro delle opere commissariate che costituirà oggetto del secondo rapporto intermedio.

Dopo la presentazione dei due rapporti intermedi, il monitoraggio in corso si concluderà con la presentazione entro il 30 settembre 2023 del consueto rapporto annuale, che conterrà l'analisi dell'evoluzione di tutta la programmazione infrastrutturale con dati aggiornati al 30 giugno 2023 e farà seguito al rapporto annuale presentato sul finire della XVIII legislatura e contenente i dati aggiornati al 31 maggio 2022¹.

Con il presente rapporto intermedio si analizzano gli interventi individuati come prioritari con gli Allegati ai DEF dal 2015 al 2022 e inseriti nella programmazione PNRR e PNC. Rientrano in questo gruppo, tra gli altri, gli interventi nel settore dei trasporti, di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), inseriti nel PNRR e nel PNC e in particolare quelli riportati nell'elenco allegato al presente documento.

Il rapporto è articolato in due parti: dal punto 1 al punto 7 sono presentati i principali dati relativi alla programmazione e realizzazione; dal punto 8 al punto 11 invece l'attenzione è posta sul mercato delle infrastrutture prioritarie con raffronti con gli altri mercati delle opere pubbliche.

¹ Il rapporto annuale del 2022, che contiene un focus sullo stato di attuazione delle infrastrutture prioritarie inserite nella programmazione PNRR e PNC con dati aggiornati al 31 maggio 2022, è consultabile al seguente link: <https://silos.infrastrutturestrategiche.it/doc/rapporti/2022/InfrastruttureStrategichePrioritarie.pdf>



Costo:
132,5 miliardi di euro

I costi delle infrastrutture prioritarie della programmazione PNRR-PNC aggiornati al 31 dicembre 2022 ammontano a **132,504 miliardi** di euro, in aumento di circa 7,2 miliardi (+5,7%) rispetto alla precedente rilevazione aggiornata al 31 maggio 2022 che individuava una spesa di 125,318 miliardi.

La variazione di costo registrata rispetto a maggio 2022 è il risultato dei seguenti due fattori (il primo in aumento, il secondo in diminuzione):

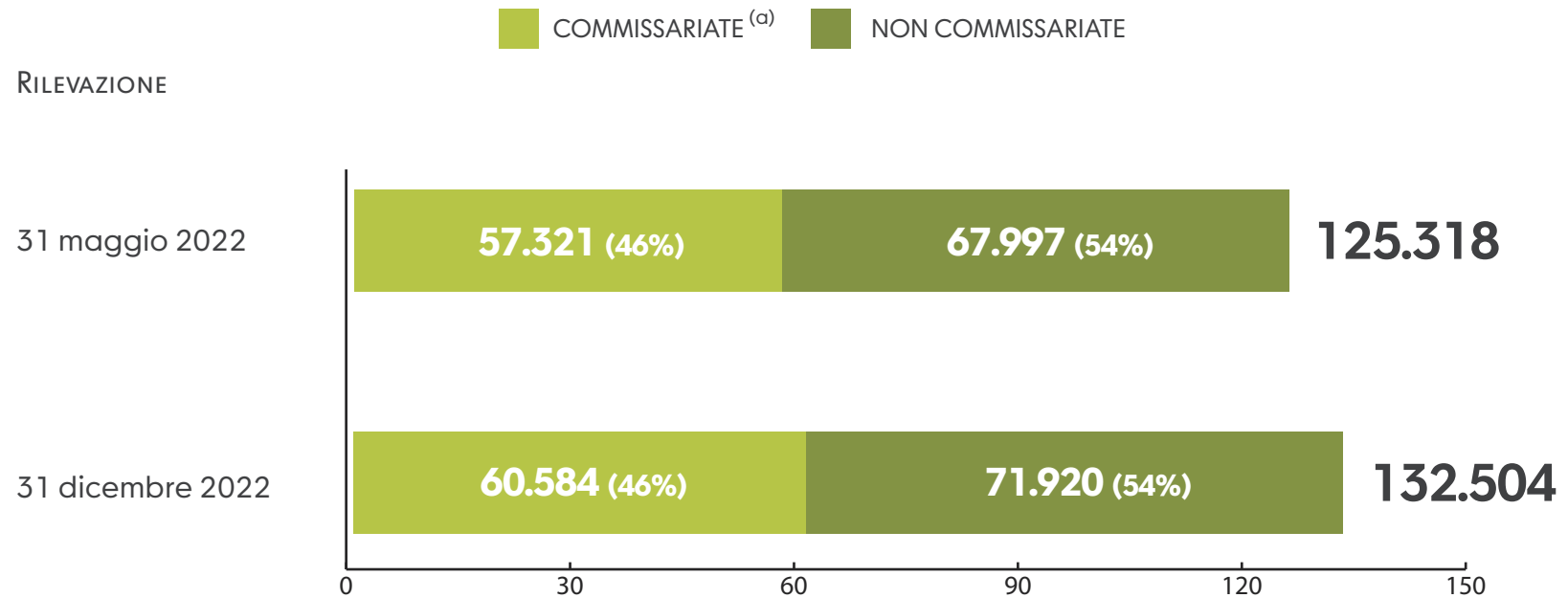
- ① gli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici;
- ② l'esclusione dal perimetro del PNRR di alcune opere non realizzabili entro il 2026, come ad esempio l'adeguamento della linea Adriatica con caratteristiche AV/AC, il cui costo a maggio 2022, come riportato nell'allegato infrastrutture al DEF 2022, era pari a 9,365 miliardi di euro.

Rispetto al costo complessivo delle infrastrutture prioritarie della programmazione PNRR-PNC:

- ① **60,584 miliardi** - il 46% - sono riferiti al costo delle 48 **infrastrutture prioritarie commissariate** ai sensi dell'art. 4 del DL 32/2019 (47 opere) e dell'art. 206 del DL 34/2020 (1 opera, rappresentata dagli interventi urgenti per il ripristino, la messa in sicurezza e l'ammodernamento delle tratte autostradali A24 e A25);
- ② i restanti **71,920 miliardi** - il 54% - sono riconducibili a **infrastrutture prioritarie non commissariate**.

Infrastrutture prioritarie PNRR-PNC – Costi

(importi in milioni di euro)



(a) Sono compresi gli interventi individuati ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019 e gli interventi sulle Autostrade A24 e A25 per l'adeguamento sismico dei viadotti, l'adeguamento delle gallerie e altri interventi sull'infrastruttura.



Disponibilità finanziarie:

102,3

miliardi di euro

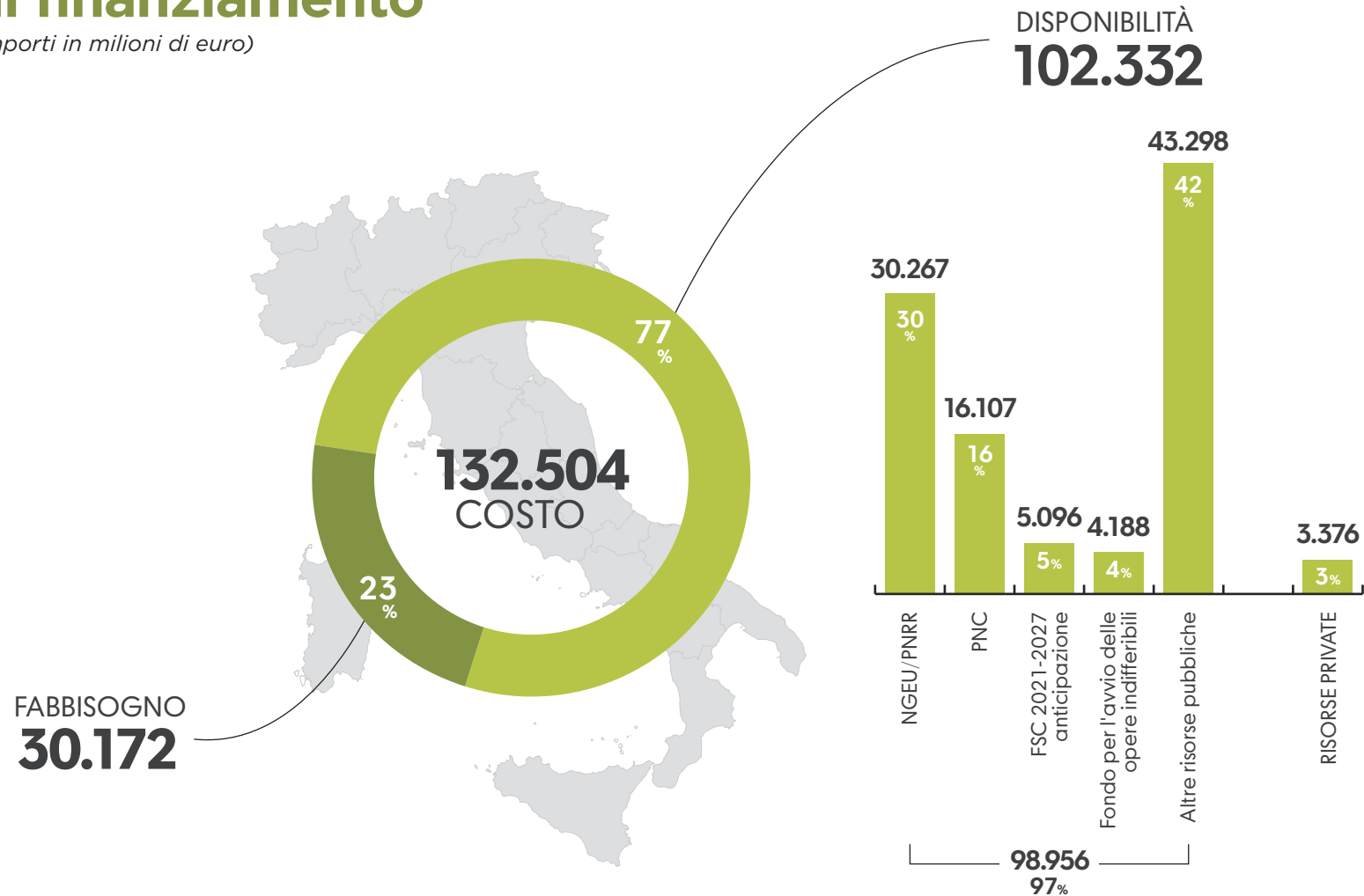
pari al 77% dei costi previsti

Al 31 dicembre 2022 le disponibilità finanziarie ammontano complessivamente a circa **102,332 miliardi** di euro con un fabbisogno residuo di circa 30,172 miliardi rispetto all'ammontare dei costi. Le risorse disponibili, che sono per il 97% pubbliche, consentono una copertura finanziaria pari al 77% del costo.

Tra le principali fonti di finanziamento rientrano le risorse NGEU/PNRR, PNC, FSC 2021-2027 anticipate 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, pari al 54% delle disponibilità. Le altre risorse pubbliche disponibili ammontano a 43,298 miliardi di euro (42%), mentre circa 3,4 miliardi (3%) sono risorse private.

Costi, fabbisogno e disponibilità per fonte di finanziamento

(importi in milioni di euro)





Opere commissariate, una corsia preferenziale

60,6 miliardi di euro, pari al 46% dei costi previsti

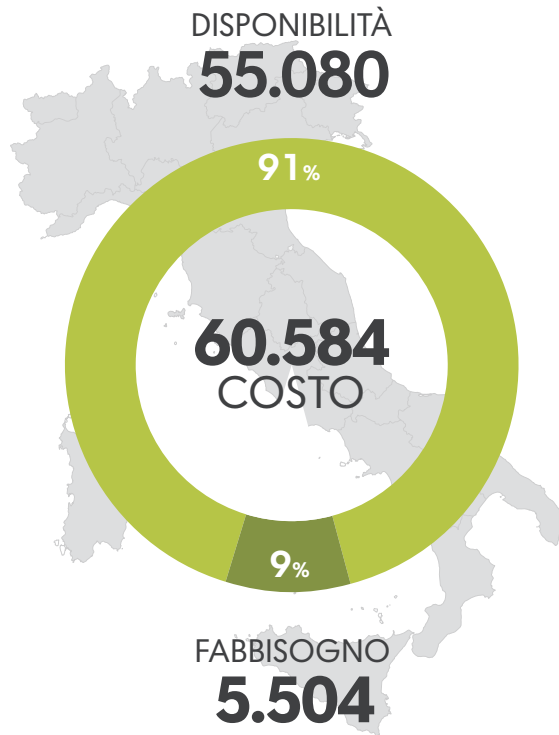
I costi per le **infrastrutture commissariate inserite nella programmazione PNRR e PNC ammontano a 60,6 miliardi di euro**, mentre le disponibilità finanziarie ammontano complessivamente a circa **55,1 miliardi**, pari al 91% del costo, con un fabbisogno residuo di circa 5,5 miliardi (9%).

Per le **altre infrastrutture prioritarie PNRR-PNC** (che non sono oggetto di commissariamento), a fronte di un costo pari a **71,9 miliardi**, le disponibilità finanziarie ammontano complessivamente a circa **47,3 miliardi** (66% del costo), con un fabbisogno residuo di circa 24,7 miliardi (34%).

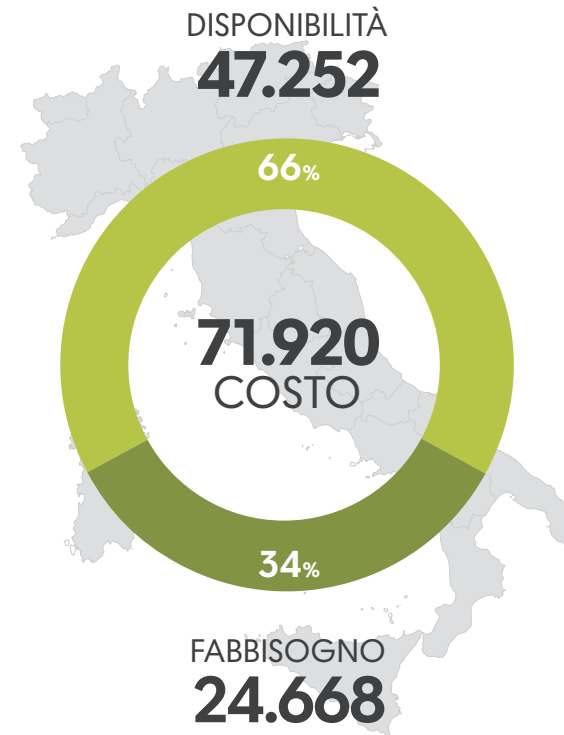
Costi, disponibilità e fabbisogno

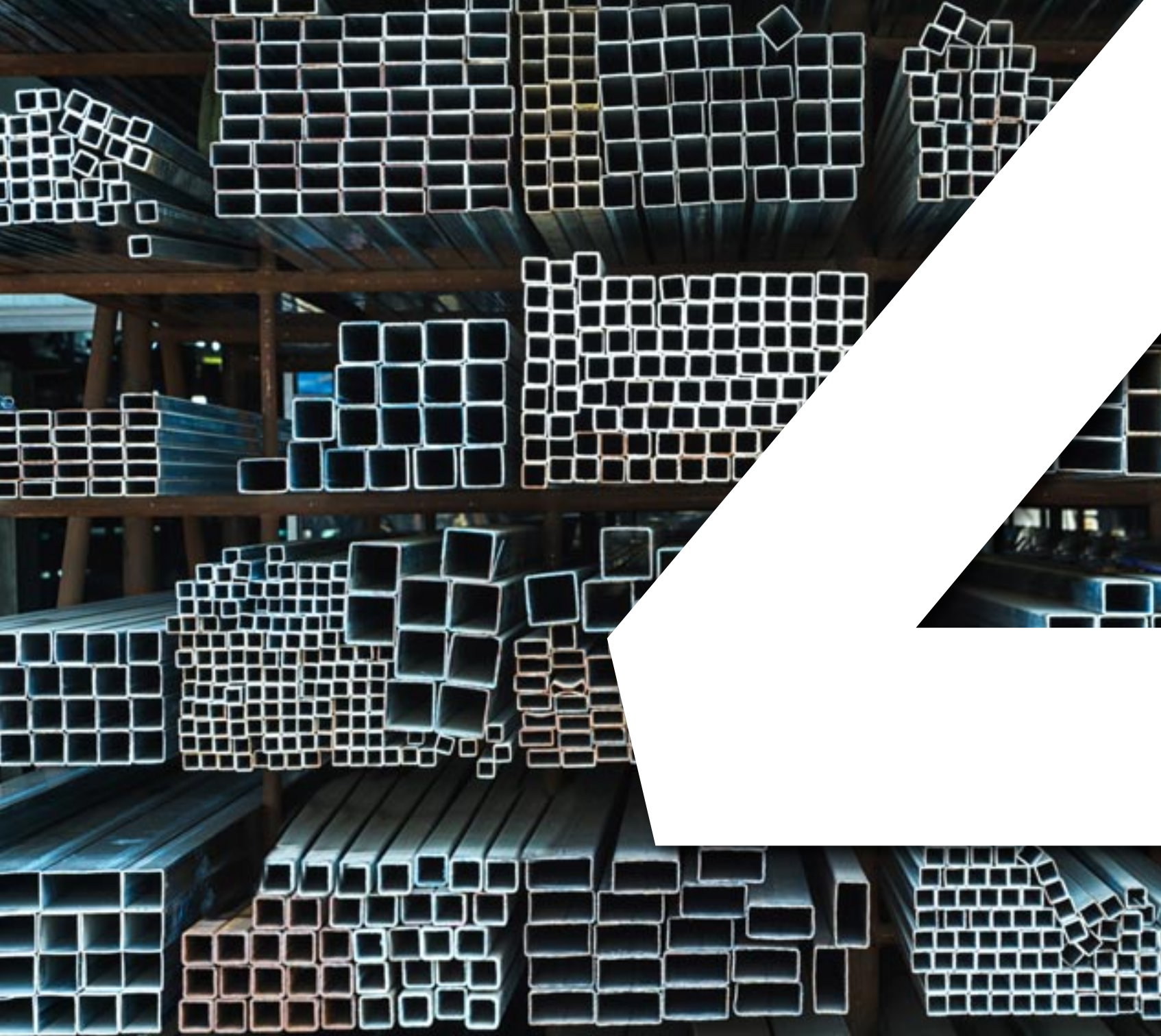
(importi in milioni di euro)

OPERE PNRR-PNC COMMISSARIATE



OPERE PNRR-PNC NON COMMISSARIATE



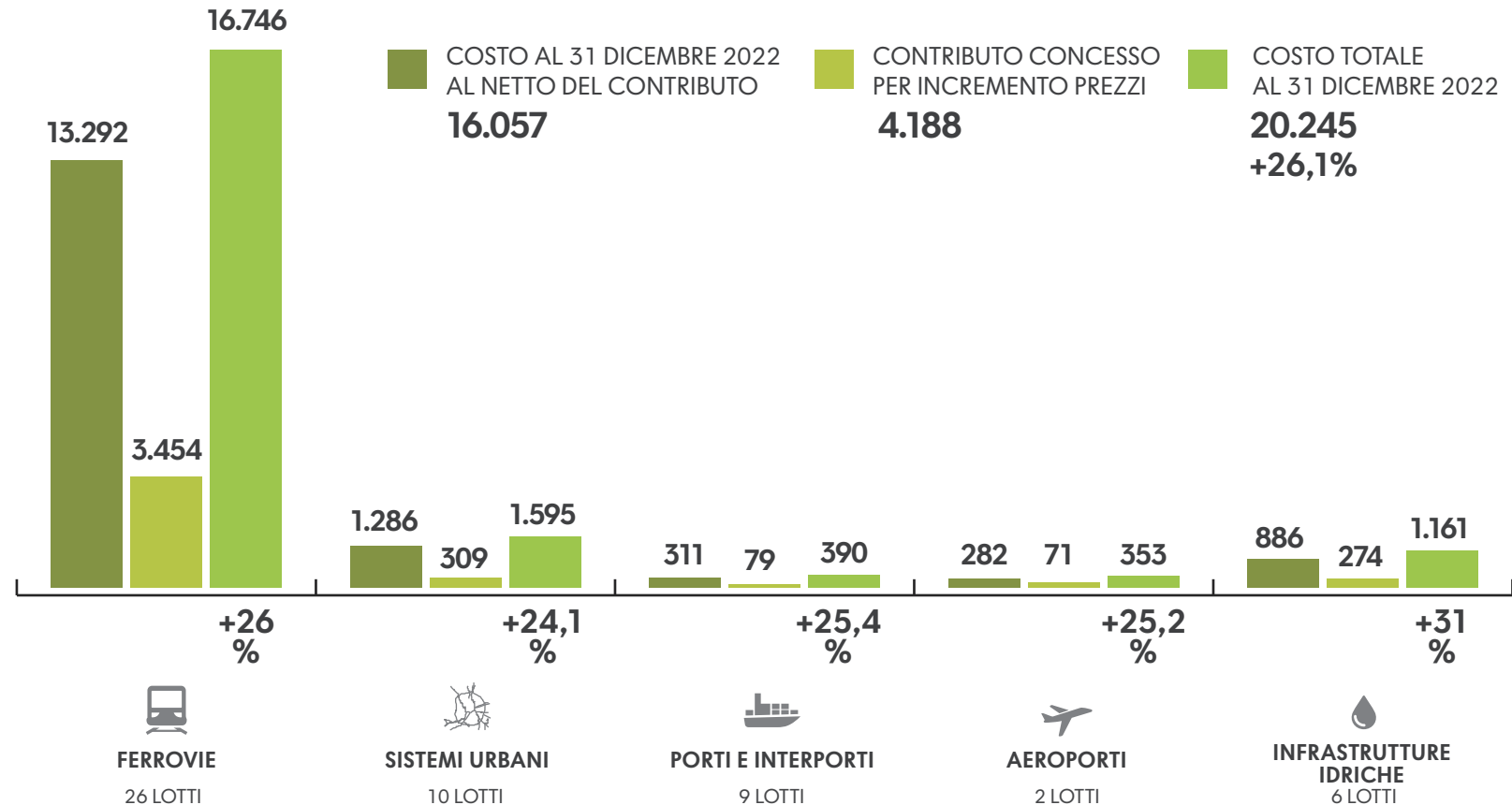


**I costi
aumentano del
26%** per adeguamento dei prezzi

L'analisi svolta certifica che al 31 dicembre 2022 si registra un aumento del **26,1%** dei costi per la realizzazione delle opere infrastrutturali prioritarie previste nell'ambito del programma PNRR-PNC. Tale incremento è stimato sulla base dei contributi concessi alle infrastrutture prioritarie PNRR-PNC a valere sul Fondo per l'avvio delle opere indifferibili (istituito dal DL 50/2022) 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 tali 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%.

Le infrastrutture destinarie dei contributi a valere sul Fondo per l'avvio delle opere indifferibili autorizzati a novembre 2022 e l'aumento dei costi

(importi in milioni di euro)





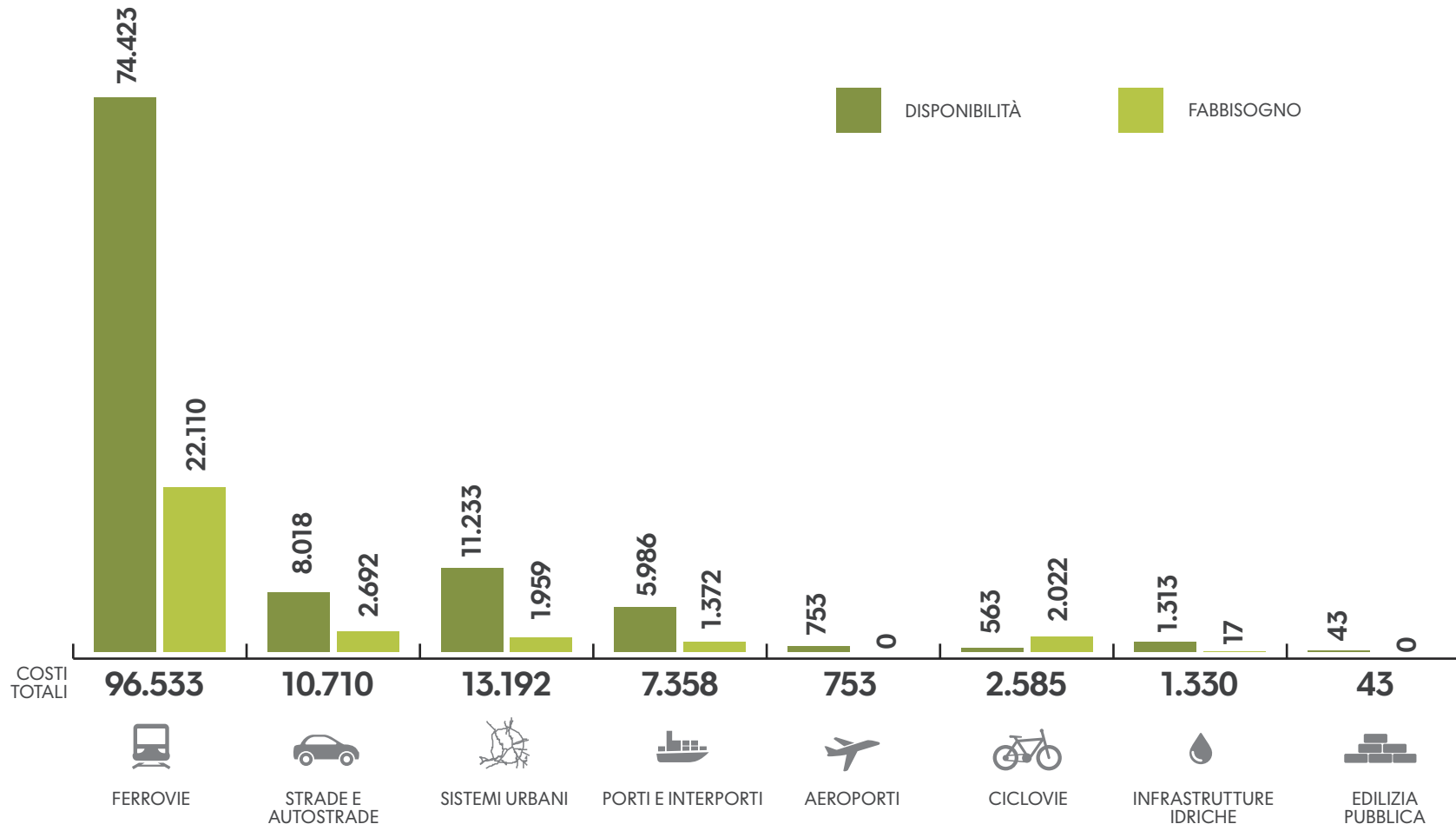
**Le ferrovie
trainano il
programma con
96,5** miliardi di euro

Il costo complessivo delle infrastrutture ferroviarie prioritarie della programmazione PNRR-PNC ammonta a circa **96,5 miliardi** (il 73% del costo totale) con una disponibilità di 74,4 miliardi di cui circa 39 miliardi a valere su risorse PNRR (circa 23 miliardi), PNC (11 miliardi), anticipazione FSC 2021-2027 (1,6 miliardi) e Fondo per l'avvio delle opere indifferibili (3,5 miliardi). Il 51,5% del costo delle infrastrutture ferroviarie, circa 49,722 miliardi, riguarda interventi commissariati.

Gli interventi sulla rete ferroviaria rappresentano la maggiore voce di investimento nell'ambito della Missione 3, "Infrastrutture per la Mobilità sostenibile", con risorse PNRR per 25,40 miliardi di euro, che punta a completare, entro il 2026, un sistema infrastrutturale moderno, digitalizzato e sostenibile.

Costi, disponibilità e fabbisogno per sistema infrastrutturale

(importi in milioni di euro)





Triplicato il valore delle opere in gara

Ridotti i tempi di affidamento

**Raddoppiano aggiudicazioni
e contratti**

Aprono nuovi cantieri

**Resta il nodo dei tempi
di realizzazione**

La nuova rilevazione fa emergere una nuova ripartenza dopo gli effetti dovuti alla pandemia da Covid-19, alla crisi energetica e all'aumento dei prezzi delle materie prime nonché ai tempi necessari per la definizione del quadro regolatorio e della governance del PNRR. Il monitoraggio sullo stato di avanzamento delle opere non riguarda l'intero complesso delle opere ma solo una sua parte, a motivo del fatto che per alcuni programmi di interventi diffusi sul territorio per la manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente (del valore di circa 16 miliardi di costo) risulta difficile ricostruire un chiaro stato realizzativo in conseguenza della loro frammentazione¹.

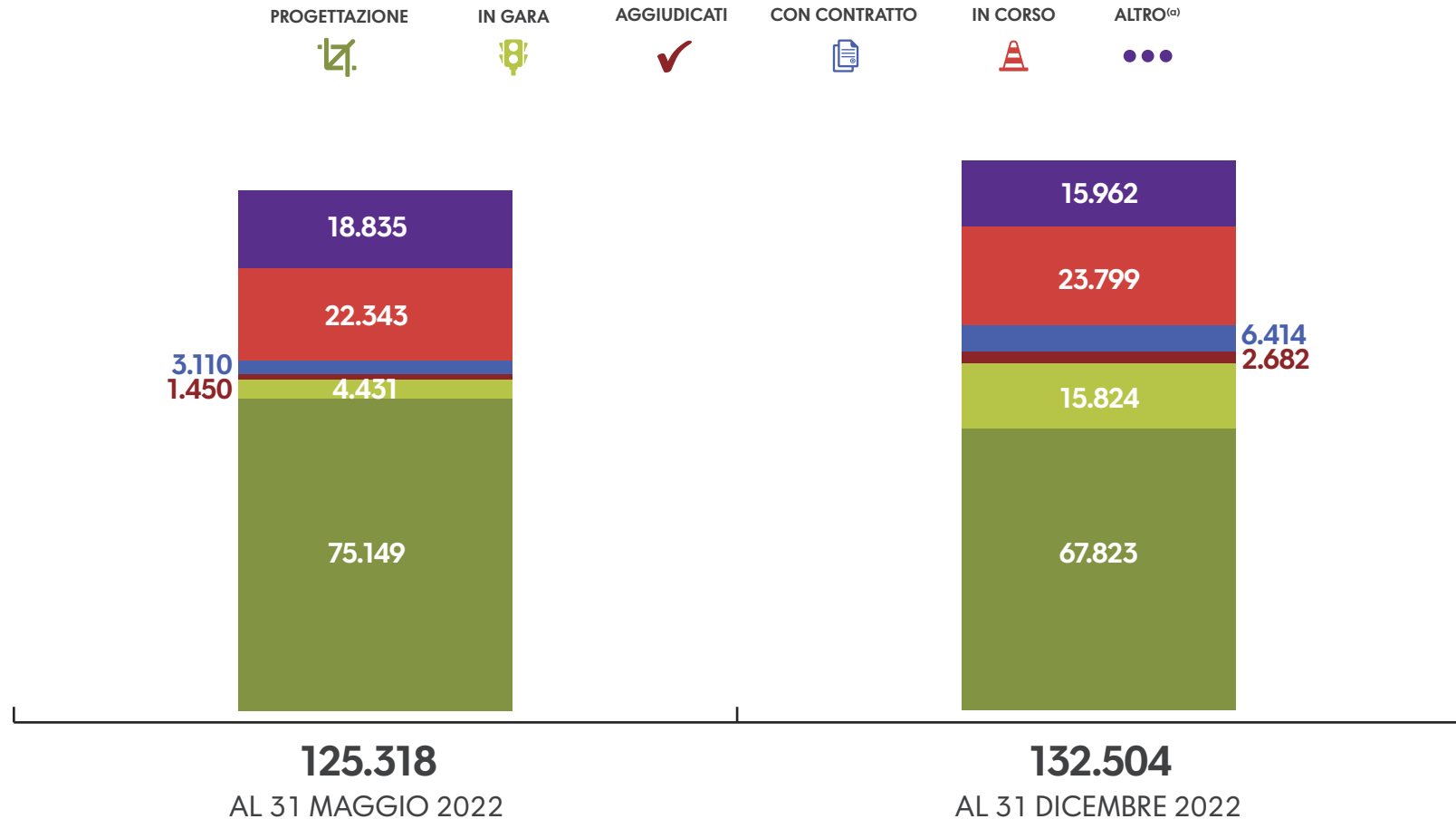
Il monitoraggio svolto evidenzia che:

- ① il 58% dei costi, pari a 67,8 miliardi, riguarda lavori in fase di progettazione (era oltre il 70%, 75,1 miliardi, a maggio 2022);
- ② il 20%, 23,8 miliardi, riguarda lavori in corso di esecuzione; si tratta in prevalenza di cantieri per il potenziamento dei collegamenti ferroviari ad Alta Velocità a Nord e a Sud e di ulteriori nuovi cantieri ferroviari che hanno avuto inizio nella seconda metà del 2022 (erano 22,3 miliardi, il 21%, a maggio 2022);
- ③ il 14%, pari a 15,8 miliardi, riguarda lavori in gara (erano 4,4 miliardi, 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 (circa 8,2 miliardi per la realizzazione della nuova linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria Lotto 1a Battipaglia-Romagnano e interconnessione con la Linea Storica Battipaglia-Potenza, della nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella, del completamento della metropolitana di Salerno tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto,

¹ Rientrano in questo perimetro i costi classificati con stato di avanzamento "Altro", ovvero con uno stato di avanzamento misto in quanto si dispone del solo costo dell'intero programma come riportato nell'Allegato infrastrutture al DEF 2022 o nel Contratto di Programma 2022-2026 tra il MIT e RFI SpA.

Costi per stato di avanzamento

(importi in milioni di euro)



(a) lotti con uno stato di avanzamento misto tra i quali si segnalano i seguenti programmi: programma nazionale ERTMS (circa 8 miliardi); Upgrading infrastrutturale e tecnologico (circa 6 miliardi), tra ferrovie e sistemi urbani; valorizzazione turistica delle ferrovie minori; Ponti e viadotti; monitoraggio tecnologico delle opere d'arte serventi la rete SNIT di primo livello (450 milioni); Resilienza per le aree interne individuate dalla strategia SNAI (350 milioni); Digitalizzazione della catena logistica (250 milioni); Innovazione digitale sistemi aeroportuali (110 milioni).

del nuovo collegamento Palermo-Catania Lotti 3 e 4a e interrimento linea nodo di Catania per il prolungamento della pista dell'aeroporto di Fontanarossa di Catania, del potenziamento ed ammodernamento delle linee ferroviarie regionali Cosenza-Catanzaro, dell'elettificazione della tratta Cinisi-Alcamo Dir-Trapani della linea Palermo-Trapani via Milo e del collegamento ferroviario Alghero centro-aeroporto, con impianto di produzione di idrogeno e materiale rotabile);

- ④ il 2%, circa 2,7 miliardi, riguarda lavori aggiudicati (1% a maggio 2022) tra i quali rientrano i due maxi lotti 4b e 5 del nuovo collegamento ferroviario Palermo-Catania che sono aggiudicati in soli 4 mesi, dopo un primo tentativo concluso con la sospensione della procedura per aggiornare il quadro economico alle tariffe 2022 aggiornate ad aprile 2022;
- ⑤ il 6%, 6,4 miliardi, riguarda lavori con contratto sottoscritto e lavori da avviare (3% a maggio 2022), per la gran parte, nei primi mesi del 2023, 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 Centrale-Bari Torre a Mare.

Costi per sistema infrastrutturale e stato di avanzamento *(importi in milioni di euro)*

	Progettazione	In gara	Aggiudicati	Con contratto	In corso	Totale	Altro (a)	Totale
Valori assoluti								
Ferrovie	44.363	11.665	1.576	3.757	21.994	83.355	13.178	96.533
Strade e autostrade	9.226	322	92	202	68	9.910	800	10.710
Sistemi urbani	6.887	2.285	486	1.155	755	11.568	1.624	13.192
Porti e interporti	4.154	437	528	1.300	689	7.108	250	7.358
Aeroporti	290	353	0	0	0	643	110	753
Ciclovie	2.292	0	0	0	293	2.585	0	2.585
Infrastrutture Idriche	568	762	0	0	0	1.330	0	1.330
Edilizia pubblica	43	0	0	0	0	43	0	43
TOTALE	67.823	15.824	2.682	6.414	23.799	116.542	15.962	132.504
Quota % per stato attuativo								
Ferrovie	53%	14%	2%	5%	26%	100%		
Strade e autostrade	93%	3%	1%	2%	1%	100%		
Sistemi urbani	60%	20%	4%	10%	7%	100%		
Porti e interporti	58%	6%	7%	18%	10%	100%		
Aeroporti	45%	55%	0%	0%	0%	100%		
Ciclovie	89%	0%	0%	0%	11%	100%		
Infrastrutture Idriche	43%	57%	0%	0%	0%	100%		
Edilizia pubblica	100%	0%	0%	0%	0%	100%		
TOTALE	58%	14%	2%	6%	20%	100%		
Quota % per sistema infrastrutturale								
Ferrovie	65%	74%	59%	59%	92%	72%	83%	73%
Strade e autostrade	14%	2%	3%	3%	0%	9%	5%	8%
Sistemi urbani	10%	14%	18%	18%	3%	10%	10%	10%
Porti e interporti	6%	3%	20%	20%	3%	6%	2%	6%
Aeroporti	0%	2%	0%	0%	0%	1%	1%	1%
Ciclovie	3%	0%	0%	0%	1%	2%	0%	2%
Infrastrutture Idriche	1%	5%	0%	0%	0%	1%	0%	1%
Edilizia pubblica	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
TOTALE	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

(a) lotti con uno stato di avanzamento misto tra i quali si segnalano i seguenti programmi: programma nazionale ERTMS (circa 8 miliardi); Upgrading infrastrutturale e tecnologico (circa 6 miliardi), tra ferrovie e sistemi urbani; valorizzazione turistica delle ferrovie minori; Ponti e viadotti; monitoraggio tecnologico delle opere d'arte serventi la rete SNIT di primo livello (450 milioni); Resilienza per le aree interne individuate dalla strategia SNAI (350 milioni); Digitalizzazione della catena logistica (250 milioni); Innovazione digitale sistemi aeroportuali (110 milioni).



Al Centro-Nord si rileva uno stato realizzativo più maturo

il 36% dei costi previsti riguarda lavori in corso

Sud e Isole accelerano

il 24% dei costi previsti riguarda lavori in gara o aggiudicati

Riguardo alla ripartizione territoriale del costo, il 40% (52,635 miliardi) è relativo a interventi localizzati nelle 6 regioni del Sud e nelle due Isole maggiori dove risiede il 34% della popolazione. Il 38% (50,104 miliardi) è invece relativo alle 8 regioni del Centro-Nord dove risiede il 66% della popolazione. Il restante 22%, pari a 29,765 miliardi, è relativo al costo di programmi e interventi non ripartibili a livello di macro area geografica.

Per le opere del Centro-Nord si osserva uno stato attuativo più maturo. Escludendo i programmi e interventi con uno stato di avanzamento misto, risulta che il 36% del costo riguarda lavori in corso di realizzazione. I lavori contrattualizzati ma non ancora iniziati rappresentano il 12% e quelli in gara o aggiudicati il 14%. Il restante 38% è in fase di progettazione.

Negli ultimi mesi del 2022 si rileva un'accelerazione al Sud e nelle isole. Il 24% del costo riguarda lavori in gara o aggiudicati e il 16% lavori in corso o contrattualizzati ma non ancora iniziati. Il restante 60% è in fase di progettazione.

Costi, disponibilità e fabbisogno per macro area geografica

(importi in milioni di euro)

CENTRO-NORD

178.271 KMQ **59** %

superficie territoriale

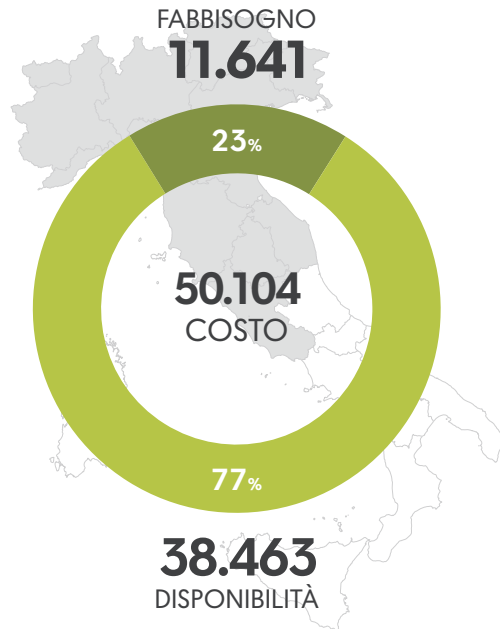
39.150.612 **66** %

popolazione (Istat 01/01/22)

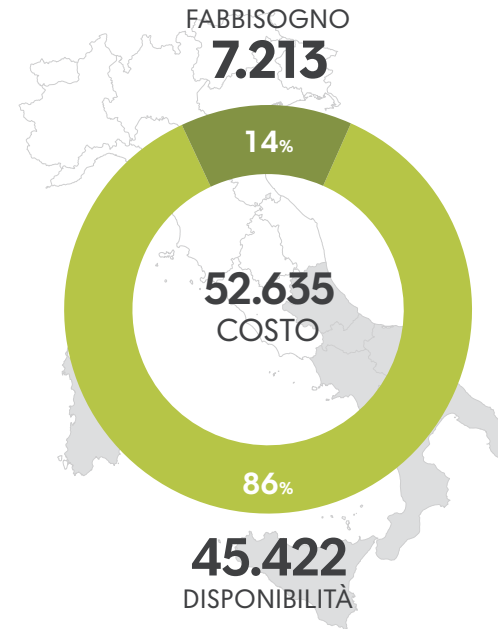
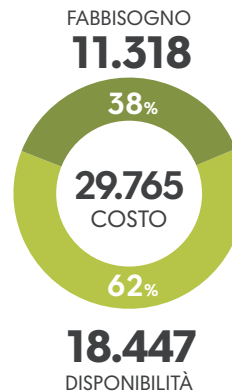
SUD E ISOLE

41 % **123.058** KMQ

34 % **19.832.510**

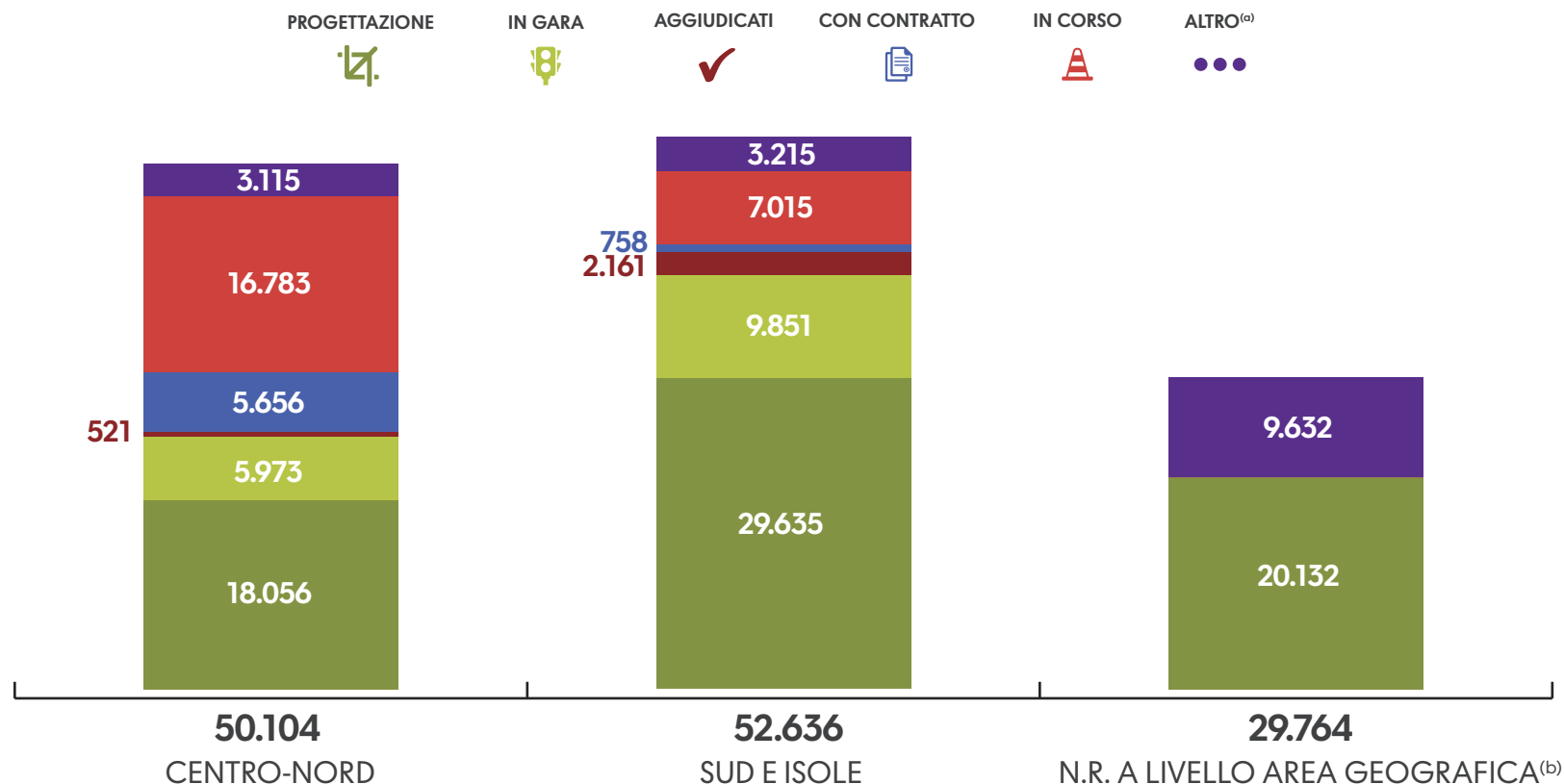


N.R. A LIVELLO
AREA GEOGRAFICA



Costi per area geografica e stato di avanzamento

(importi in milioni di euro)



(a): programmi e interventi con uno stato di avanzamento misto. Ne fanno parte, tra gli altri, il Programma nazionale ERTMS (circa 8 miliardi) e altri programmi per Upgrading infrastrutturale e tecnologico (circa 6 miliardi, tra ferrovie e sistemi urbani), valorizzazione turistica delle ferrovie minori, Ponti e viadotti, programma di monitoraggio tecnologico delle opere d'arte serventi la rete SNIT di primo livello (450 milioni), Resilienza per le aree interne individuate dalla strategia SNAI (350 milioni), Digitalizzazione della catena logistica (250 milioni), Innovazione digitale sistemi aeroportuali (110 milioni).

(b): programmi e interventi non ripartibili a livello di macro area geografica. Tra i programmi e interventi in fase di progettazione rientrano i seguenti programmi prioritarie sulla rete ferroviaria con uno stato attuativo "PF" (intervento in progettazione di fattibilità) e facenti parte del "Paniere PNRR" nel nuovo Contratto di Programma 2022-2026 di RFI SpA, parte investimenti, che ha seguito il nuovo iter previsto dal Decreto Legge 152/2021, che è stato approvato dal CIPRESS nella seduta del 2 agosto 2022 con delibera n. 25 pubblicata in Gazzetta Ufficiale in data 9 novembre 2022 ed ha concluso il suo iter autorizzativo con la sottoscrizione tra MIT e RFI avvenuta rispettivamente in data 19 e 20 dicembre 2022: sicurezza armamento (annualità fino al 2021); Soppressione passaggi a livello; Tecnologie per la circolazione; Piano integrato Stazioni; City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate; Infrastrutturazione porti e terminali. Per i programmi con uno stato di avanzamento misto vedi nota (a).

	Progettazione	In gara	Aggiudicati	Con contratto	In corso	Totale	Altro (a)	Totale generale
Valori assoluti								
Centro-Nord	18.056	5.973	521	5.656	16.783	46.989	3.115	50.104
Sud e Isole	29.635	9.851	2.161	758	7.015	49.421	3.215	52.636
N.R. a livello area geografica (b)	20.132	0	0	0	0	20.132	9.632	29.764
TOTALE	67.823	15.824	2.682	6.414	23.799	116.542	15.962	132.504
Quota % per stato attuativo								
Centro-Nord	38%	13%	1%	12%	36%	100%		
Sud e Isole	60%	20%	4%	2%	14%	100%		
N. R. a livello area geografica (b)	100%	0%	0%	0%	0%	100%		
TOTALE	58%	14%	2%	6%	20%	100%		
Quota % per ambito territoriale								
Centro-Nord	27%	38%	19%	88%	71%	40%	20%	38%
Sud e Isole	44%	62%	81%	12%	29%	42%	20%	40%
N. R. a livello area geografica (b)	30%	0%	0%	0%	0%	17%	60%	22%
TOTALE	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%



.1

MERCATO DELLE
OPERE PUBBLICHE

**Forte accelerazione
del mercato nel 2022**

**Le infrastrutture prioritarie
PNRR-PNC incidono per
il 21% degli importi in gara**

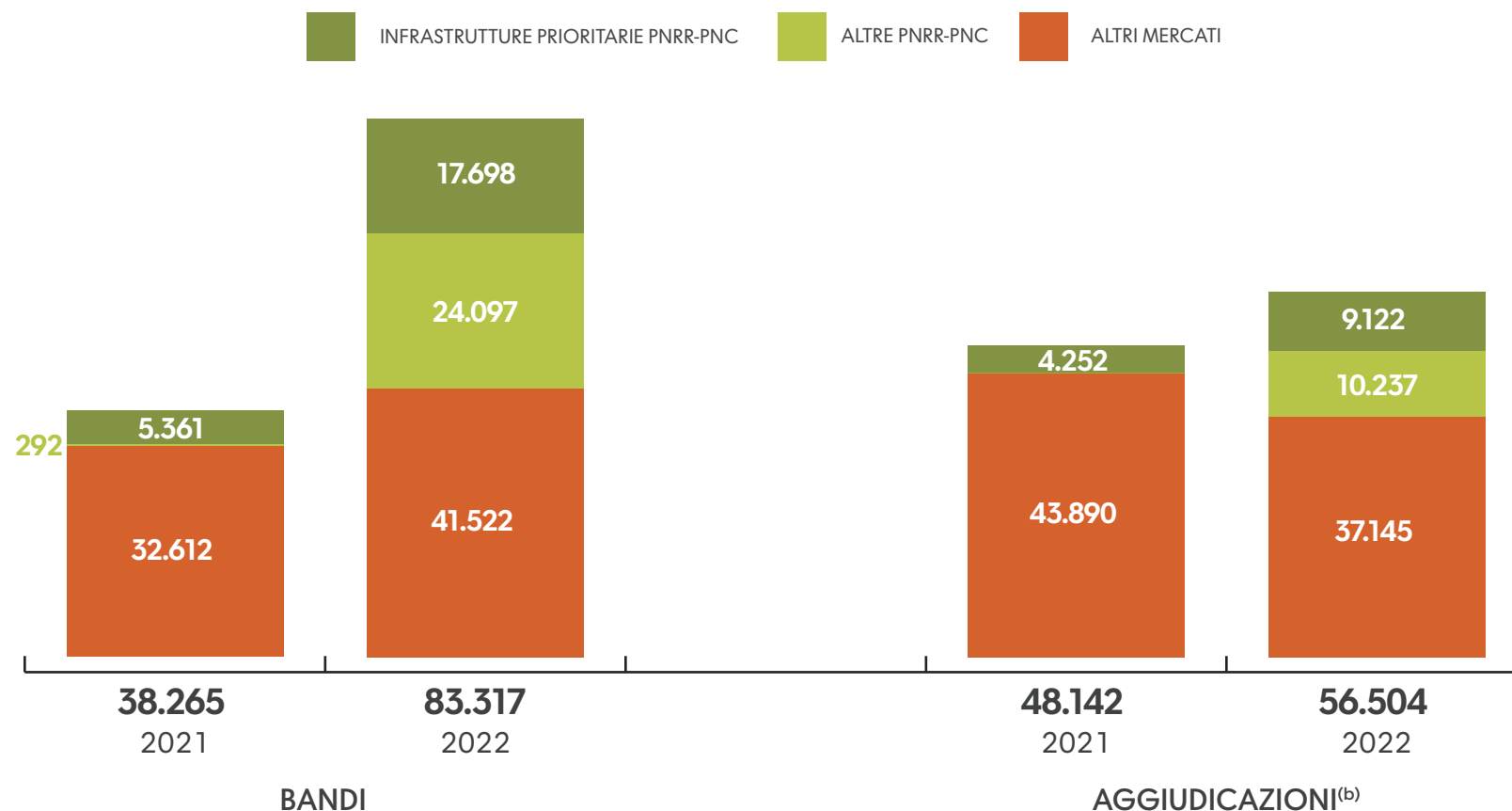
L'analisi della dinamica del mercato delle opere pubbliche evidenzia la seguente situazione:

- ① **2022: 83 miliardi in gara**, il 50% (41,8 miliardi), è ascrivibile alla programmazione PNRR-PNC. L'importo delle infrastrutture prioritarie PNRR-PNC in gara ammonta a circa 18 miliardi (il 21% del mercato totale delle opere pubbliche);
- ② **2021-2022: oltre 100 miliardi aggiudicati**, si aggiudicano le gare del triennio 2019-2020 e si riducono i tempi di aggiudicazione: da circa 1 anno e 6 mesi a meno di 4 mesi per le opere PNRR. L'importo delle infrastrutture prioritarie PNRR-PNC aggiudicate ammonta a circa 13,4 miliardi (il 13% del totale opere pubbliche del biennio).

I dati evidenziano il percorso di accelerazione e la nuova fase dimensionale e realizzativa in cui sono entrate le opere pubbliche, fase destinata a proseguire nel medio periodo e disegnare una nuova competitività territoriale. Si tratta di una crescita a cui contribuisce significativamente il PNRR, ma rispetto alla quale incidono anche altri programmi avviati in precedenza alla stagione del PNRR che hanno impiegato più tempo ad attraversare la fase di gara. A partire dalla seconda metà del 2020, con l'introduzione delle semplificazioni disposte dai DL 32/2019 e 76/2020, si avverte una prima accelerazione dei bandi (nel 2020) e delle aggiudicazioni (nel 2021), sostenuta primariamente dalle infrastrutture di trasporto definite dalla programmazione degli anni 2015-2019. A partire da dicembre 2021, con le semplificazioni disposte dal DL 77/2021, si assiste a una seconda accelerazione dei bandi e delle aggiudicazioni con l'avvio della fase di affidamento dei contratti legati al PNRR e al PNC. Con quest'ultima fase, si affiancano alle infrastrutture di trasporto gli obiettivi strategici di diffusione sull'intero territorio nazionale delle reti di telecomunicazione a banda ultra larga e 5G per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione della pubblica amministrazione e lo sviluppo di una rete di infrastrutture di trasporto digitale, sostenibile e interconnessa.

Realizzazione opere pubbliche – Importo bandi e aggiudicazioni per tipo mercato^(a)

(importi in milioni di euro)



(a) SENZA: concessioni di servizi per la distribuzione del gas e importo dei servizi gestionali relativamente agli affidamenti di importo superiore a 50 milioni di euro per servizi integrati nei settori acqua, rifiuti e sanità; concessioni per la realizzazione di impianti eolici.

(b) aggiudicazioni di importo superiore a 1 milione di euro.



.2

MERCATO DELLE
OPERE PUBBLICHE

opere pubbliche in gara nel 2022

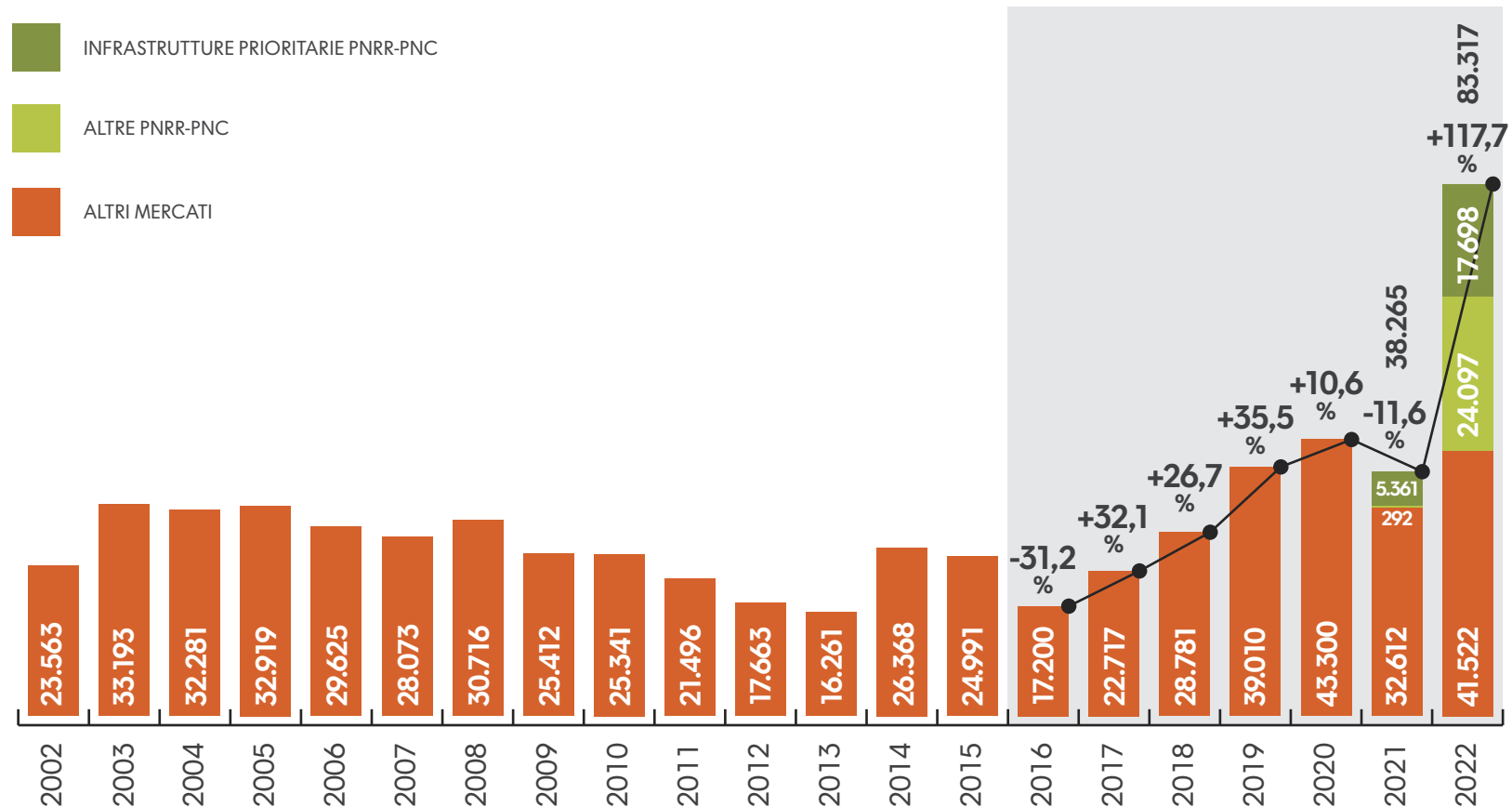
83,3 miliardi di euro

17,7 miliardi per infrastrutture prioritarie PNRR-PNC

Come accennato, i bandi di gara delle opere pubbliche sono entrati in una nuova fase di mercato a partire dal 2017. Nel 2017 i bandi di gara delle opere pubbliche, dopo la frenata del 2016 del -31,2%, crescono del +32,1%, nel 2018 del +26,7%, nel 2019 di un altro +35,5%. Nel 2019 i valori messi in gara superano i 39 miliardi di euro. E nel 2020, con la pandemia, si superano i 43,3 miliardi di lavori messi in gara (+11,6% rispetto al 2019). Nel 2021 si rileva una riduzione degli importi dell'11,6% ma il livello resta il secondo valore più alto rispetto alla serie storica dei primi venti anni del secolo: 38,3 miliardi. Nel 2022, il mercato registra una nuova eccezionale accelerazione, in quanto diventano sempre più numerosi i bandi della programmazione PNRR e PNC, ed è registrato il valore record di **83,3 miliardi**. Determinanti i bandi per l'affidamento degli interventi del PNRR e del PNC destinatari delle risorse assegnate entro il 31 dicembre 2022. Si tratta di 41,8 miliardi dei quali **17,7 miliardi** per infrastrutture prioritarie della programmazione PNRR-PNC (principalmente Missioni M3C1, M2C2 e M2C4) e i restanti 24,1 miliardi per altre opere pubbliche della programmazione PNRR-PNC.

Realizzazione opere pubbliche – Importo bandi per tipo mercato e anno^(a)

(importi in milioni di euro)



(a) SENZA: concessioni di servizi per la distribuzione del gas e importo dei servizi gestionali relativamente agli affidamenti di importo superiore a 50 milioni di euro per servizi integrati nei settori acqua, rifiuti e sanità; concessioni per la realizzazione di impianti eolici.



3.

MERCATO DELLE
OPERE PUBBLICHE

**opere pubbliche
aggiudicate nel 2022**

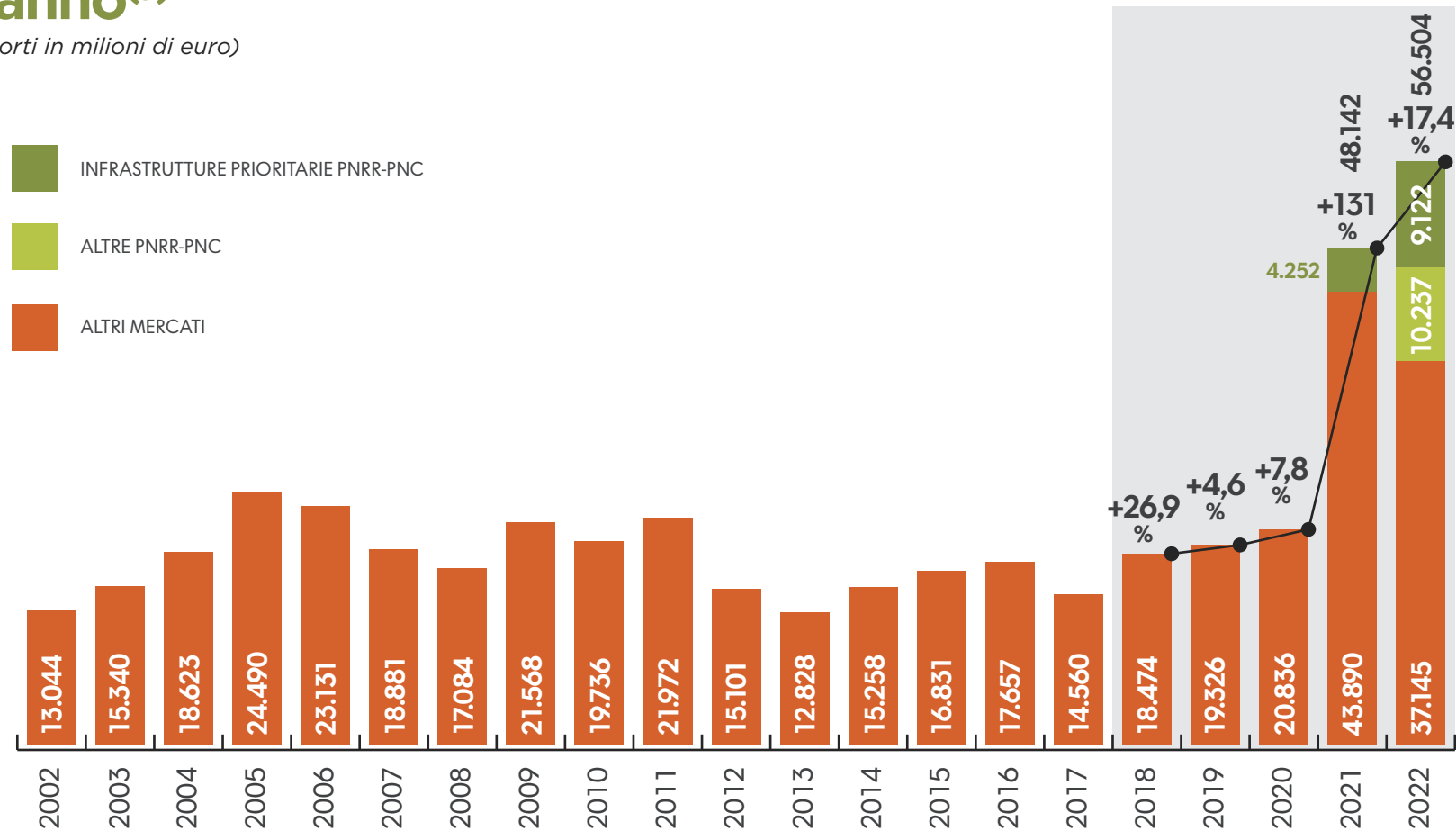
56,5 miliardi di euro

9,1 miliardi per infrastrutture prioritarie PNRR-PNC

L'analisi delle aggiudicazioni, caratterizzate fino al 2021 dai lunghi tempi di valutazione delle offerte e di verifica dei requisiti, evidenzia dinamiche di crescita a partire dal 2018 (+26,9%). La crescita continua nel 2019 (+4,6%) e nel 2020 (+7,8%), ma è di minore intensità rispetto a quella dei bandi. Nel biennio 2021-2022, per effetto delle semplificazioni e dell'accelerazione della programmazione PNRR-PNC, si assiste a un forte crescita che consente di affermare che le opere pubbliche sono entrate in una nuova fase: 48,1 miliardi nel 2021 (+131,0% rispetto al 2020); **56,5 miliardi nel 2022** (+17,4% rispetto al 2021). Negli ultimi 2 anni sono stati aggiudicati lavori per un ammontare di oltre 100 miliardi. Si sono aggiudicate le gare del triennio 2018-2020 e i primi lavori della programmazione PNRR-PNC (circa 24 miliardi di cui 13,4 miliardi per infrastrutture prioritarie) e i tempi di affidamento si sono ridotti da circa 1 anno e 6 mesi a meno di 4 mesi per le opere PNRR.

Realizzazione opere pubbliche – Importo aggiudicazioni di valore superiore a 1 milione di euro per tipo mercato e anno^(a)

(importi in milioni di euro)



(a) SENZA: concessioni di servizi per la distribuzione del gas e importo dei servizi gestionali relativamente agli affidamenti di importo superiore a 50 milioni di euro per servizi integrati nei settori acqua, rifiuti e sanità; concessioni per la realizzazione di impianti eolici.



.4

MERCATO DELLE
OPERE PUBBLICHE

Dicembre 2022

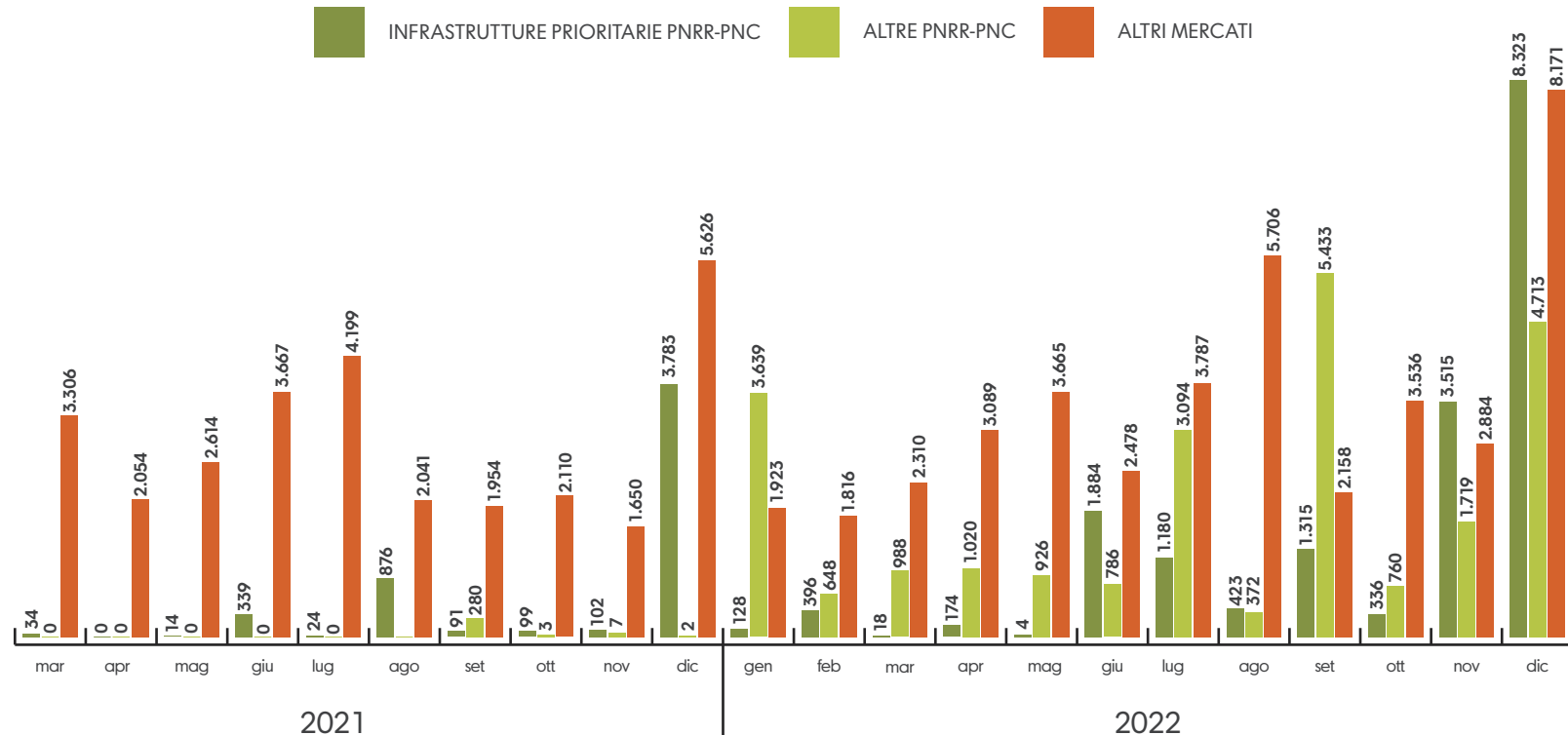
21,2 miliardi di euro

8,3 miliardi per infrastrutture prioritarie PNRR-PNC

Nella seconda metà del 2022 il mercato delle opere pubbliche accelera e nell'ultimo mese dell'anno è raggiunto il valore record mensile di oltre **21,2 miliardi** di lavori in gara. Di questi, **8,3 miliardi** sono relativi a infrastrutture prioritarie della programmazione PNRR-PNC, 8,2 miliardi a altre opere PNRR-PNC e 4,7 miliardi a altre opere pubbliche.

Realizzazione opere pubbliche – Importo bandi per mese e tipo mercato^(a) – 2021-2022

(importi in milioni di euro)



Fonte: CRESME Europa Servizi

(a) SENZA: concessioni di servizi per la distribuzione del gas e importo dei servizi gestionali relativamente agli affidamenti di importo superiore a 50 milioni di euro per servizi integrati nei settori acqua, rifiuti e sanità; concessioni per la realizzazione di impianti eolici.



Pochi i procedimenti interrotti

2 miliardi di euro sui 20 miliardi messi in gara per le infrastrutture prioritarie PNRR-PNC

Nel biennio 2021-2022, anni di forte crescita del mercato delle opere pubbliche, si sono avvertiti segnali di rallentamento della capacità realizzativa a causa dell'aumento dei prezzi dei materiali da costruzione più significativi, e delle conseguenti divergenze con i costi dei progetti approvati, e della ridotta disponibilità di materiali, attrezzature e manodopera determinata dal forte incremento della domanda e dalla difficoltà di risposta dell'offerta.

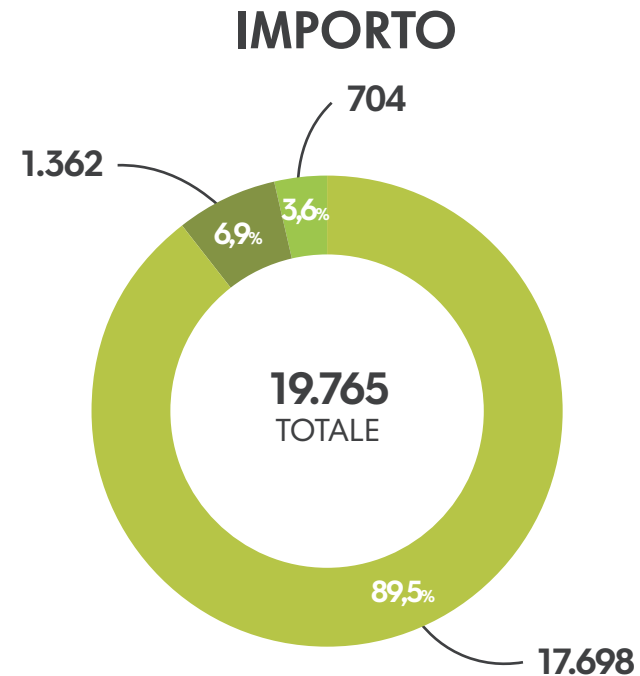
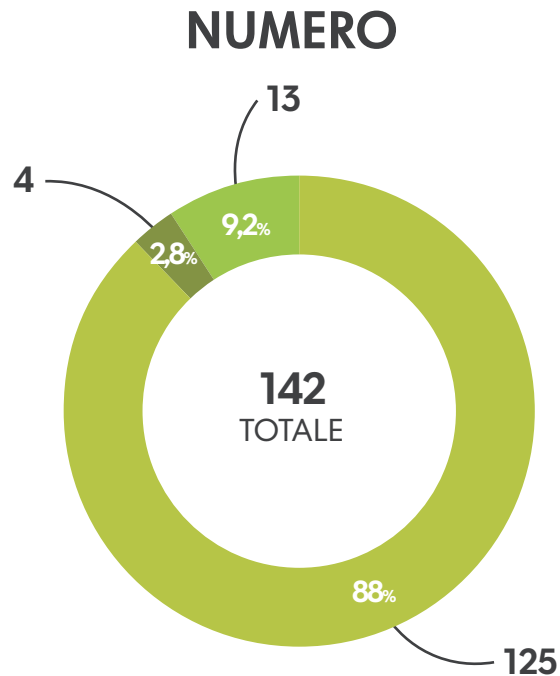
Per fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, sono state adottate dal Governo e dal Parlamento misure urgenti nel 2021 (DL 73/2021, c.d. decreto Sostegni bis) e nel 2022 (DL 50/2022, c.d. decreto Aiuti). Tali misure hanno evitato il blocco del mercato come si evince dal ridotto peso, nel 2022, dei procedimenti interrotti, ovvero bandi annullati, gare deserte o non aggiudicate: 10% per le infrastrutture prioritarie PNRR-PNC, 7% per l'intero mercato delle opere pubbliche.

Realizzazione infrastrutture prioritarie PNRR-PNC

Bandi pubblicati nel 2022 per stato del procedimento al 31 dicembre 2022

(importi in milioni di euro)

■ IN CORSO O AGGIUDICATI
 ■ ANNULLATI/REVOCATI
 ■ GARE DESERTE O NON AGGIUDICATE



Fonte: CRESME Europa Servizi



Affidamenti con appalto integrato

94% degli importi in gara

16,6 miliardi sui 17,7 miliardi in gara

Nel 2022 sono state autorizzate 125 procedure di affidamento dei lavori per la realizzazione di infrastrutture prioritarie della programmazione PNRR-PNC per un ammontare complessivo di oltre 17,7 miliardi.

Il **94% degli importi**, pari a 16,6 miliardi, per il 70% dei bandi (88) è affidato con appalto integrato. Le restanti quote del 6% del valore in gara, 1,1 miliardi per 37 bandi, è affidato con appalti di sola esecuzione lavori.

Riguardo agli appalti integrati, in 60 casi su 88, per un ammontare complessivo di 13,6 miliardi su 16,6, è posto a base di gara il progetto definitivo approvato dalla stazione appaltante. Per i restanti 27 appalti integrati, dell'ammontare di circa 3 miliardi, è posto a base di gara il nuovo progetto di fattibilità tecnico-economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori di cui alle linee guida predisposte dal MIT unitamente al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

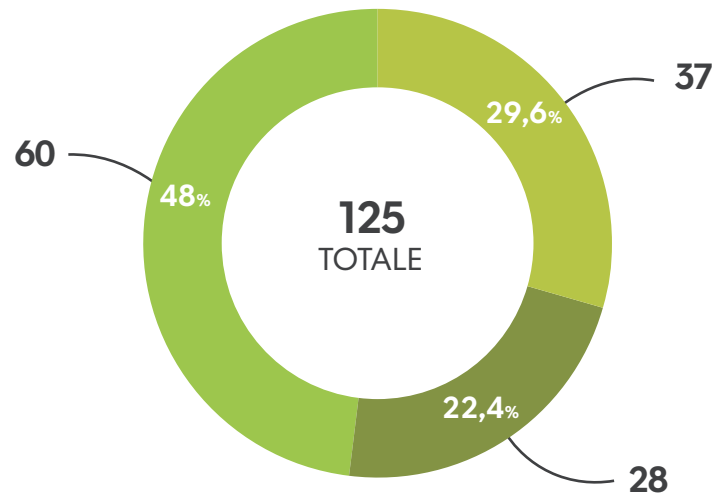
Realizzazione infrastrutture prioritarie PNRR-PNC

Bandi pubblicati nel 2022 per tipo di contratto

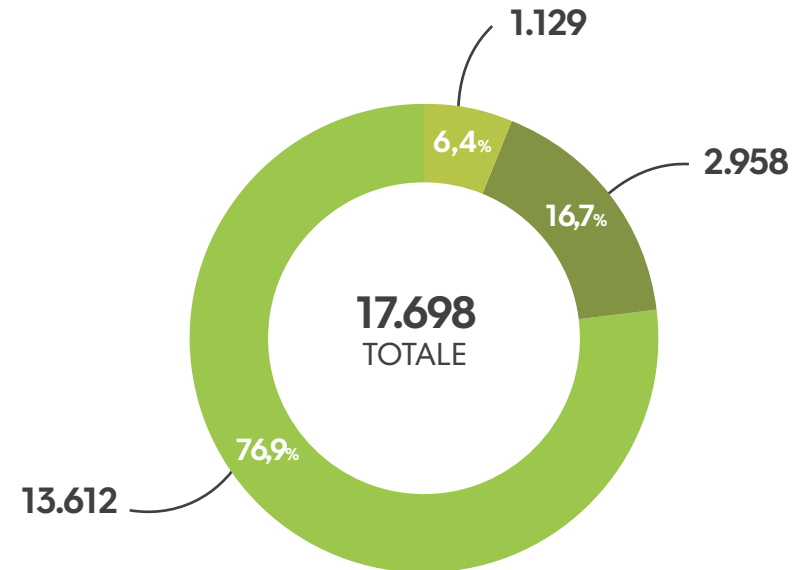
(importi in milioni di euro)

■ APPALTI SOLA ESECUZIONE (PE A BASE DI GARA)
 ■ APPALTI INTEGRATI PFTE A BASE DI GARA
 ■ APPALTI INTEGRATI PD A BASE DI GARA

NUMERO



IMPORTO



Fonte: CRESME Europa Servizi



**Al Sud
e nelle Isole**

il 61% degli importi in gara

10,8 miliardi sui 17,7 miliardi in gara

10,8 miliardi di euro, pari al **61% degli importi messi in gara** per infrastrutture prioritarie dal programma PNRR-PNC, sono relativi a lavori da realizzare nelle 6 regioni del Sud e nelle due isole maggiori. Il 38% degli importi, 6,8 miliardi, è invece relativo a lavori da realizzare nelle 12 regioni del Centro-Nord. La restante quota dell'1% del valore in gara è relativo a accordi quadro multiregione per la manutenzione straordinaria delle opere civili nelle stazioni ferroviarie della rete RFI.

La forte accelerazione in atto interessa tutto il Paese. Di seguito sono elencati i principali investimenti prioritari PNRR-PNC, articolati per ambito territoriale e sistema infrastrutturale.

Tabella A - Principali investimenti prioritari PNRR-PNC al Sud e nelle Isole

Sistemi infrastrutturali	Regioni interessate	Opere
Ferrovie	Campania	Alta velocità Salerno-Reggio Calabria (Lotto 1a Battipaglia - Romagnano e interconnessione con la Linea Storica Battipaglia)
	Campania	Completamento della linea ferroviaria convenzionale c.d. Metropolitana di Salerno
	Basilicata	Nuova linea Ferrandina-Matera La Martella
	Calabria	Potenziamento ed ammodernamento delle linee ferroviarie regionali Cosenza-Catanzaro
	Sicilia	Alta velocità Palermo-Catania-Messina (lotti 3, 4a, 4b, 5 e interrimento linea nel nodo di Catania per il prolungamento della pista dell'aeroporto di Fontanarossa)
	Sicilia	Ripristino della linea Caltagirone-Gela (lotto 1 ripristino tratta Caltagirone – Niscemi)
	Sardegna	Collegamento ferroviario Alghero centro-Alghero aeroporto, con impianto di produzione di idrogeno
Strade e autostrade	Abruzzo, Lazio	Adeguamento strutturale per la messa in sicurezza sismica di viadotti prioritari delle autostrade A24 e A25
	Sicilia	Collegamento viario compreso tra lo svincolo della SS 514 "di Chiaramonte" con la SS 115 e lo svincolo della SS 194 "Ragusana"
	Sicilia	Risanamento e potenziamento delle autostrade A19-A29
	Multiregione	Fornitura e installazione di impianti di monitoraggio strutturale di ponti, viadotti e gallerie ricadenti sulla rete stradale e autostradale
Sistemi urbani	Campania	Innovativo impianto di segnalamento sulle linee vesuviane, raccordo della linea S. Giorgio-Volla con la tratta S. Giorgio-Napoli e potenziamento e adeguamento normativo della tratta Castellammare-Sorrento
	Puglia	Raddoppio della tratta Andria-Barletta della linea ferroviaria Bari-Barletta
	Sicilia	Nuove linee tranviarie della città di Palermo tratte A, B, C stralcio funzionale
Aeroporti	Puglia	Collegamento ferroviario dell'aeroporto del Salento con la stazione di Brindisi
Porti e interporti	Sicilia	Adeguamento e messa in sicurezza dei porti siciliani di Catania, Trapani, Palermo e Augusta
Infrastrutture idriche	Sardegna	Completamento della diga di Cumbidanovu sull'altro Cedrino per l'irrigazione di Orgosolo, Oliena, Nuoro, Dorgali, Orune e Lula.

Tabella B - Principali investimenti prioritari PNRR-PNC al Nord e al Centro

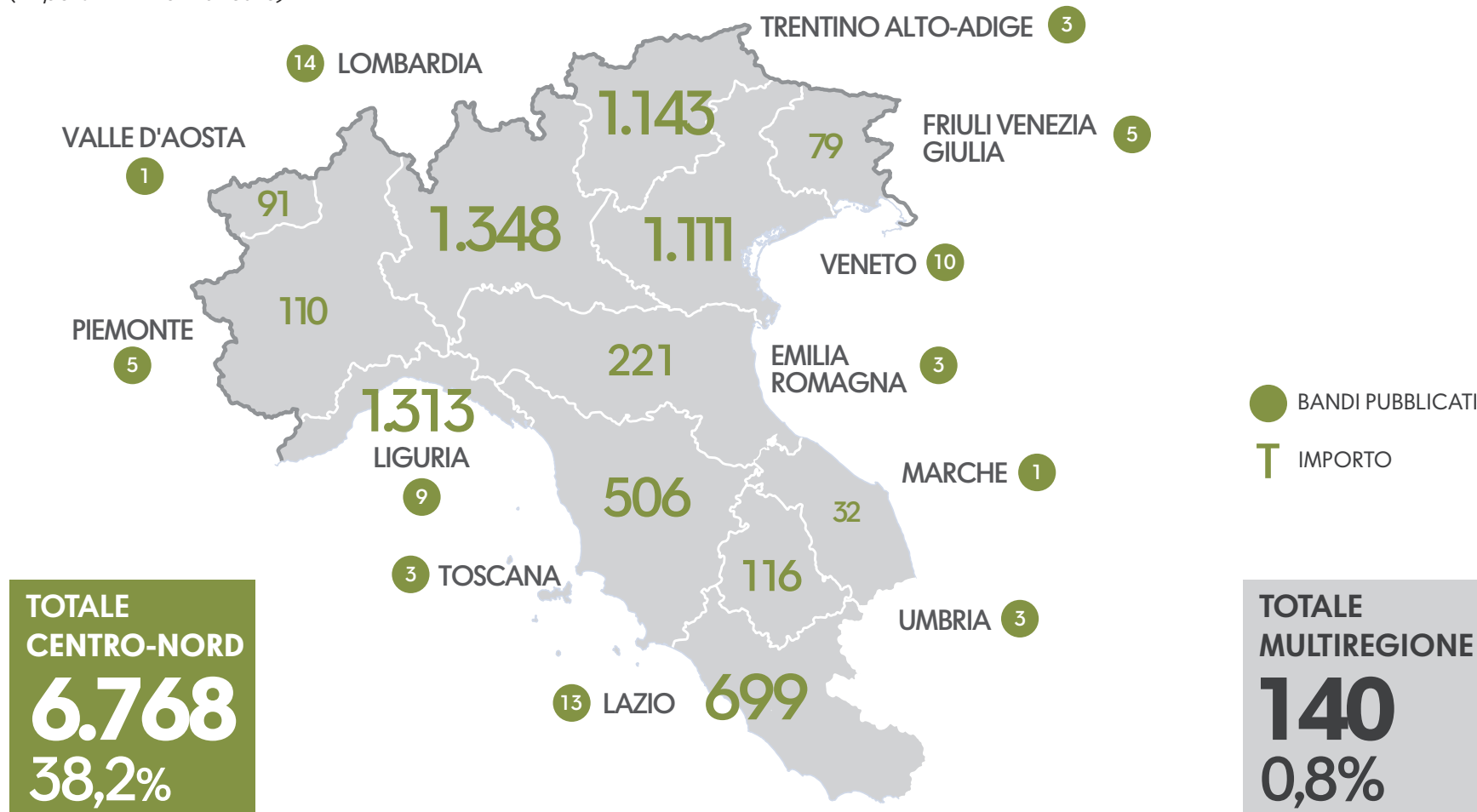
Sistema infrastrutturale	Regioni interessate	Opera
Ferrovie	Piemonte	Rifunionalizzazione dello Scalo di Torino Orbassano
	Valle d'Aosta	Elettrificazione tratta Ivrea-Aosta della linea ferroviaria Chivasso-Aosta
	Lombardia, Veneto	Lavori di costruzione della nuova linea AV Brescia-Verona-Padova non eseguiti dai contraenti generali
	Lombardia	Quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo-Pavia nell'ambito dei lavori di potenziamento della linea Milano-Genova
	Lombardia	Raddoppio linea Codogno-Cremona-Mantova Raddoppio Ponte S. Pietro-Bergamo e potenziamento Bergamo-Montello
	Lombardia	Sistemazione del PRG (Piano Regolare Generale) ferroviario di Bergamo
	Trentino A.A.	Circonvallazione ferroviaria di Trento (lotto 3° del progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona)
	Trentino A.A.	Variante ferroviaria della Val di Riga
	Veneto	Collegamento ferroviario con l'Aeroporto di Venezia
	Lazio	Raddoppio della tratta Campoleone-Aprilia
Strade e autostrade	Liguria	Completamento variante alla SS1 Aurelia-bis nel tratto tra Savona/torrente Letimbro e Albisola Superiore
	Toscana	Nuovo ponte sul fiume Arno e relativi collegamenti viari tra lo svincolo della SGC FI-PI-LI di Lastra a Signa e di Signa
	Multiregione	Fornitura e installazione di impianti di monitoraggio strutturale di ponti, viadotti e gallerie ricadenti sulla rete stradale e autostradale
Sistemi urbani	Lombardia	Metrotranvia interquartiere nord di Milano (tratta funzionale Niguarda-Cascina Gobba)
	Lombardia	Linea tramviaria T2 della Valle Brembana Bergamo-Villa d'Almè
	Lombardia	Sistema di trasporto pubblico rapido per mezzo di autobus elettrici (E-BRT) tra i Comuni di Bergamo, Dalmine e Verdellino
	Liguria	Sistema degli assi di forza per il trasporto pubblico locale della città di Genova
	Liguria	Completamento della stazione metropolitana di Corvetto di Genova
	Friuli V.G.	Cabinovia Metropolitana Trieste Porto Vecchio Carso
	Toscana	Linea Tramviaria 4.2 di Firenze (tratta Le Piagge-Campi Bisenzio)
	Umbria	Linea Bus Rapid Transit (BRT) di Perugia
Aeroporti	Bergamo	Nuovo collegamento ferroviario stazione di Bergamo – Aeroporto Orio al Serio

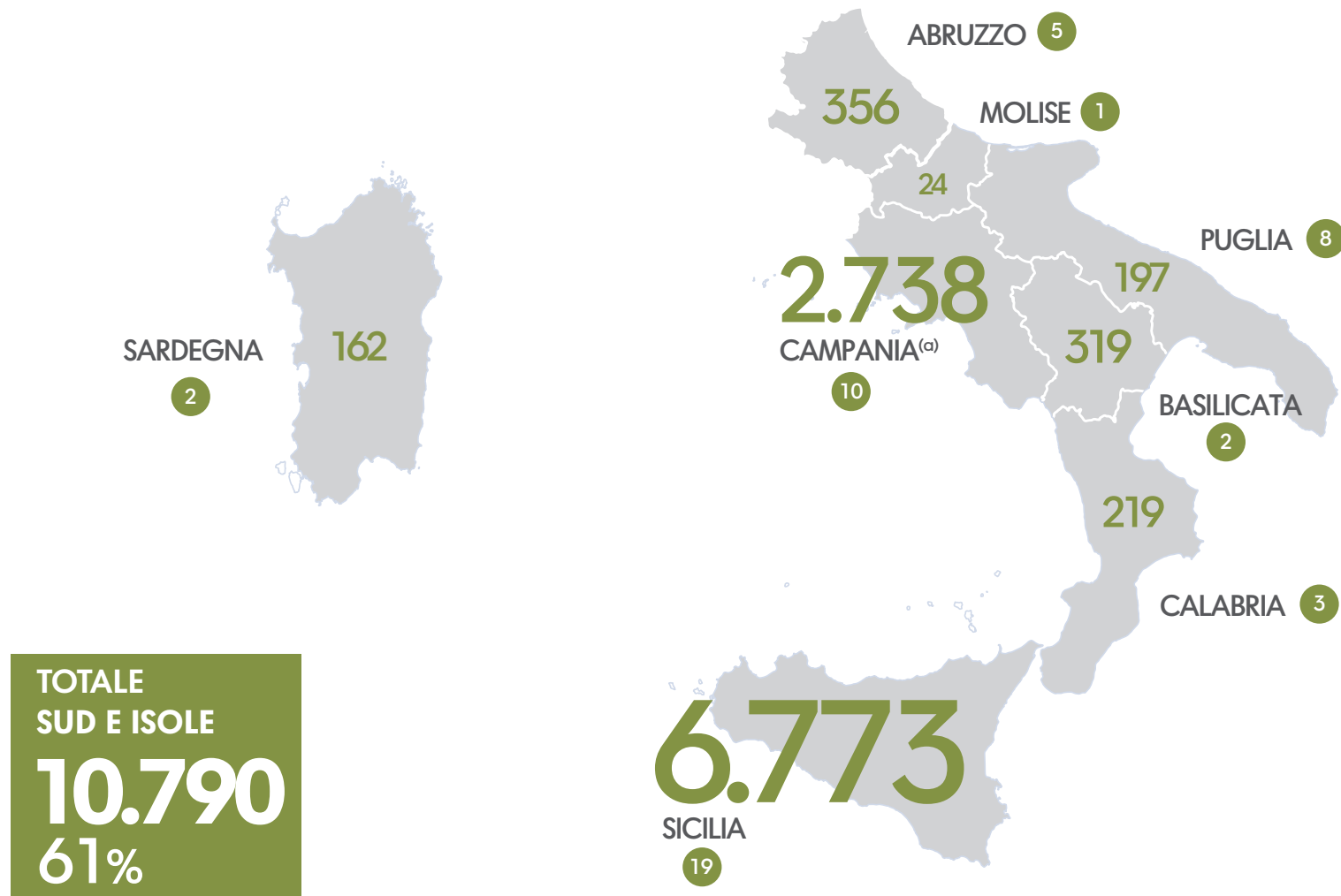
Sistema infrastrutturale	Regioni interessate	Opera
Porti e interporti	Liguria	Nuova diga foranea del porto di Genova
	Liguria	Nuovo molo crociere della Spezia
	Emilia-Romagna	Hub portuale di Ravenna (Fase II, 4° stralcio)
	Emilia-Romagna	Stazione di Cold Ironing del Porto di Ravenna a servizio del Terminal Crociere di Porto Corsini)
	Toscana	Porto di Marina di Carrara progetto interfaccia porto città - Ambito 1 e Ambito 2
	Lazio	Hub portuale di Civitavecchia (Prolungamento Banchina n°13 – 2° Lotto, Nuovo Accesso al Bacino Storico)
Infrastrutture idriche	Lazio	Messa in sicurezza del sistema acquedottistico del Peschiera (Nuovo Acquedotto Marcio, Adduttrice Ottavia – Trionfale, condotta Monte Castellone-Colle S. Angelo (Valmontone), Raddoppio VIII Sifone Tratto Casa Valeria – uscita galleria Ripoli - Fase 1).

Realizzazione infrastrutture prioritarie PNRR-PNC

Bandi pubblicati nel 2022 per regione e area geografica

(importi in milioni di euro)





FONTI DOCUMENTALI DI RIFERIMENTO

Di seguito sono elencati i documenti di riferimento per la definizione del perimetro delle opere PNRR-PNC del settore dei trasporti di competenza del MIT oggetto del presente rapporto intermedio:

- **Allegati infrastrutture ai DEF 2021 e 2022** denominati “Dieci anni per trasformare l'Italia”;
- **Contratti di Programma RFI**: Aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma 2017-2021 tra il MIT e RFI SpA sottoscritto il 25 novembre 2021, e nuovo Contratto di Programma 2022-2026 tra il MIT e RFI SpA sottoscritto il 19 dicembre 2022;
- **ItaliaDomani PNRR** “Ministero delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Attuazione delle misure del PNRR”, relativo al contributo del MIMS alla relazione al Parlamento sullo stato di attuazione del PNRR, con dati aggiornati al 17 dicembre 2021;
- **delibera CIPESS 1/2022** - Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2021-2027 - Anticipazioni al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e in particolare gli interventi bandiera relativi a opere presenti nell'Allegato al DEF 2021, opere commissariate e opere complementari e addizionali al PNRR;
- **Decreti Ministeriali del MIT**: n. 330 del 2021 - Interventi complementari al PNRR; n. 363 del 2021 - Misure urgenti relative al Fondo complementare al PNRR e altre misure urgenti per gli investimenti; n. 439 del 2021 - Riparto quota parte risorse misura M3C1 - 1.6 Potenziamento delle linee regionali; n. 448 del 2021 - Attuazione PNRR - Misura M2C2-23 - 4.2 Sviluppo trasporto rapido di massa; n. 492 del 2021 - Attuazione PNRR - Misura M5C3 - Investimento 4 - Interventi infrastrutturali per le Zone economiche speciali (ZES); n. 4 del 2022 - Attuazione PNRR - Misura M2C2-23 - 4.1 Rafforzamento mobilità ciclistica - sub-investimento Ciclovie turistiche; n. 416 del 2022 - Decreto di rimodulazione delle risorse, per gli esercizi finanziari dal 2020 al 2026, previste dal Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 59/2021, già assegnate con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 363 del 23 settembre 2021.