



Stato di attuazione delle infrastrutture prioritarie della programmazione PNRR-PNC

Rapporto intermedio
Dati aggiornati al 31 maggio 2025

Servizio responsabile:

Servizio Studi - Dipartimento Ambiente

06 6760 9253



st_ambiente@camera.it



@CD_ambiente

Il presente documento è stato predisposto dal Servizio Studi in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione e l'Istituto di ricerca CRESME a seguito della deliberazione dell'Ufficio di Presidenza della VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici del 5 febbraio 2025.

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

Sommario

Stato di attuazione delle infrastrutture prioritarie della programmazione PNRR-PNC	1
1 • Costo progetti PNRR-PNC	3
2 • Costi per tipo di programma	9
3 • Disponibilità finanziarie	13
4 • Costi per sistema infrastrutturale	17
5 • Costi per ambito territoriale	23
6 • Finanziamenti per ambito territoriale	29
7 • Costi per stato di avanzamento	33
8 • Stato di avanzamento per ambito territoriale	39
9 • I tempi di realizzazione delle infrastrutture prioritarie PNRR-PNC	43

Stato di attuazione delle infrastrutture prioritarie della programmazione PNRR-PNC

Il presente documento è il rapporto di sintesi previsto nell'ambito del monitoraggio delle infrastrutture strategiche e prioritarie del 2025, recante i dati intermedi sullo stato di attuazione della programmazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie PNRR-PNC, con dati aggiornati al 31 maggio 2025.

Dopo la presentazione del rapporto intermedio, il monitoraggio in corso si concluderà con la presentazione del consueto rapporto annuale, che conterrà l'analisi dell'evoluzione di tutta la programmazione infrastrutturale e farà seguito al rapporto annuale presentato il 18 dicembre 2024 e contenente i dati aggiornati al 31 agosto 2024.

Con il presente rapporto intermedio si analizzano gli interventi individuati come prioritari con gli Allegati ai DEF dal 2015 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. In particolare, l'analisi si concentra sulla variazione dei costi rispetto alla rilevazione di giugno 2024, sui finanziamenti disponibili, sulle caratteristiche della programmazione PNRR-PNC, osservate attraverso la ripartizione del costo delle infrastrutture per sistema infrastrutturale, ambito territoriale e stato di avanzamento e sui tempi di realizzazione.



Costo progetti PNRR-PNC

71,5 miliardi

il costo delle infrastrutture prioritarie
PNRR-PNC al 31 maggio 2025

I nuovo costo delle infrastrutture prioritarie PNRR-PNC, rappresentato dai progetti finanziati con risorse PNRR, PNC e FSC 2021-2027 anticipate al MIT, inseriti nei corrispondenti piani come revisionati e rimodulati al 31 maggio 2025, ammonta a 71,474 miliardi di euro.

Ai fini della ricostruzione dei dati illustrati nel presente rapporto intermedio sono stati utilizzati: il dettaglio informativo della piattaforma ReGiS¹ per la programmazione PNRR; l'aggiornamento 2024 al Contratto di Programma 2022-2026 - Parte Investimenti, sottoscritto tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana SpA rispettivamente in data 29 e 30 maggio 2024 e approvato con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 235 del 20 settembre 2024, registrato alla Corte dei Conti il 12 novembre 2024 n. 3901; il Decreto interministeriale numero 256 del 22/10/2024 di approvazione del Contratto di Programma 2021-2025, sottoscritto in data 24/09/2024 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS SpA, comprensivo degli allegati tecnici che ne costituiscono parte integrante; l'allegato al Documento di finanza pubblica 2025 - Strategie per le infrastrutture, la

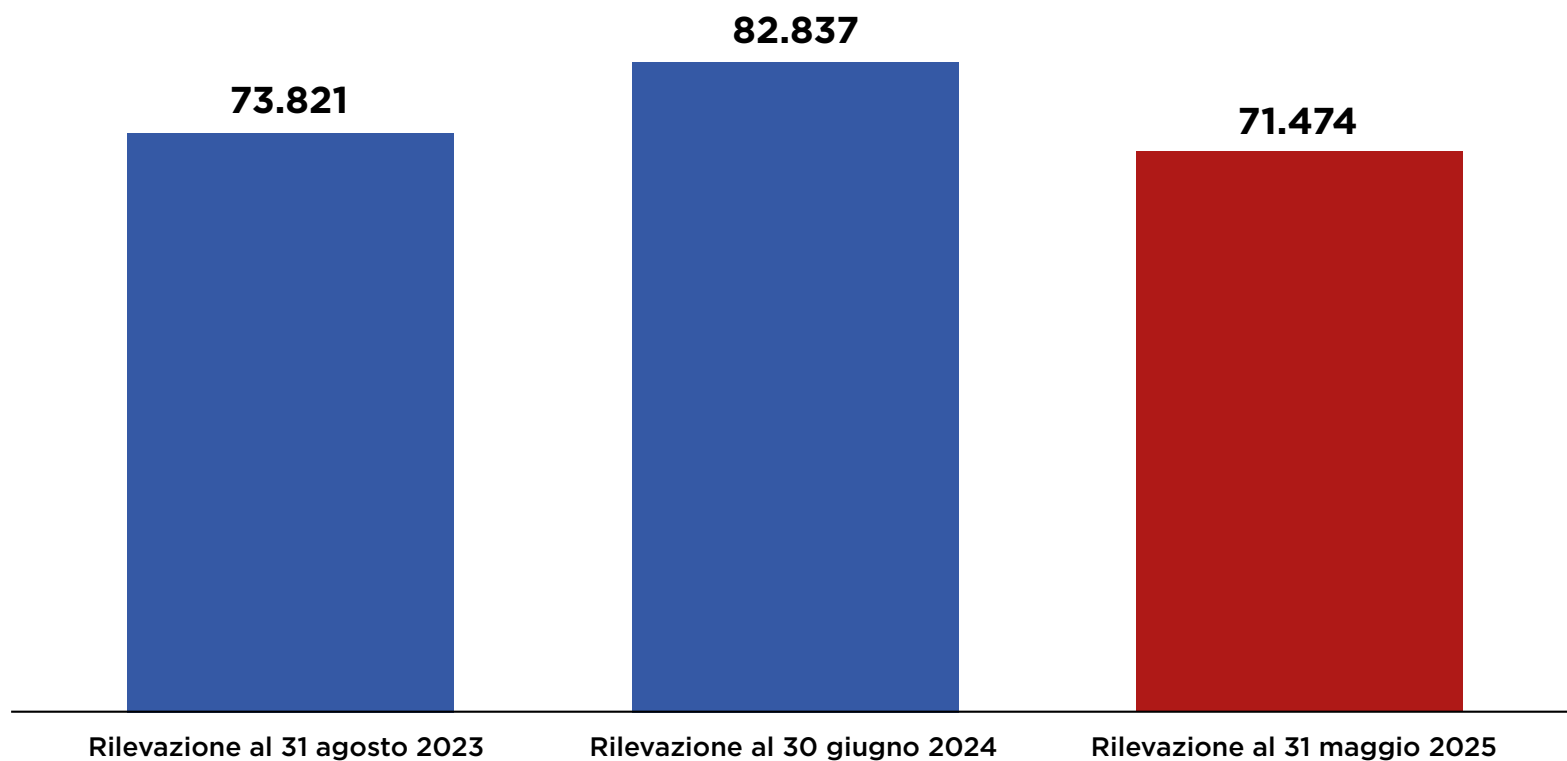
mobilità e la logistica; la Delibera CIPESS n. 78 del 29 novembre 2024 con la quale, tra l'altro, sono approvati l'elenco degli interventi FSC 2014-2020, rientranti nei progetti in essere del PNRR, sottoposti a commissariamento governativo ai quali non si applica il definanziamento ai sensi dell'art. 44 del DL n. 34 del 2019 (in attuazione dell'art. 14, comma 2-*bis* del DL n. 77 del 2021) (allegato B) e l'elenco degli interventi destinatari delle risorse FSC 2021-2027 anticipate al MIT di cui alle delibere CIPESS n. 1 del 15 febbraio 2022 e n. 35 del 2 agosto 2022 definanziati (allegato 4); le informazioni fornite dall'ANAC in relazione alle infrastrutture prioritarie della programmazione PNRR-PNC esaminate dal CIPESS, individuate ai sensi dell'art. 4 del DL 32/2019 (recante la disciplina dei Commissari straordinari per interventi infrastrutturali) e dell'art. 206 del DL 34/2020 (recante interventi urgenti per il ripristino, la messa in sicurezza e l'ammodernamento di tratte autostradali e stradali) o contenute nell'elenco di cui all'Allegato IV all'art. 44 del DL 77/2021 (recante semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto); altri documenti ufficiali con informazioni sullo stato di realizzazione delle opere della programmazione PNRR-PNC.

1. ReGiS è la piattaforma unica attraverso cui le Amministrazioni centrali e periferiche dello Stato, gli Enti Locali ed i soggetti attuatori, possono compiere tutta una serie di operazioni per rispettare gli obblighi di monitoraggio, rendicontazione e controllo delle misure e dei progetti finanziati dal PNRR.

Con la nuova analisi si passa da un costo di 82,837 miliardi al 30 giugno 2024 a un costo di 71,474 miliardi, con una riduzione di 11,363 miliardi dovuta primariamente al definanziamento di alcuni progetti PNC e FSC 2021-2027 Anticipazione MIT, con la contestuale uscita dal perimetro in analisi delle relative opere interessate. A titolo esemplificativo e non esaustivo, rientrano tra questi: alcuni lotti della fase prioritaria della nuova linea ferroviaria AV-AC Salerno-Reggio Calabria ai quali erano stati assegnati 9,4 miliardi di fondi PNC (articolo 4 DL 59/2021) ma che, in base all'aggiornamento 2024 al Contratto di Programma 2022-2026 - Parte Investimenti, non risultano confermati e l'opera risulta ora finanziata con altri capitoli di bilancio; il nuovo collegamento Palermo-Catania 2^ fase - Adeguamento a STI linea esistente (intervento bandiera finanziabile dell'ambito del CIS Ferroviario Messina-Catania-Palermo) e il Nodo complessivo di Bari - Bari Nord, ai quali erano stati assegnati oltre 1 miliardo di fondi FSC 2021-2027 anticipati al MIT con la delibera CIPESS n. 1/2022 e successivamente definanziati in attuazione delle disposizioni previste al punto 1.5 della delibera CIPESS n. 1 del 2022, come modificato e integrato dal punto 2.3 della delibera n. 35 del 2022 (aggiudicazione lavori entro il 31 dicembre 2023, superato il quale le risorse si intendono revocate automaticamente).

Stato della programmazione delle infrastrutture prioritarie PNRR-PNC al 31 maggio 2025 - Costi

(importi in milioni di euro)





Costi per tipo di programma

51

miliardi il costo dei progetti PNRR

17,8

miliardi i progetti PNC

2,7

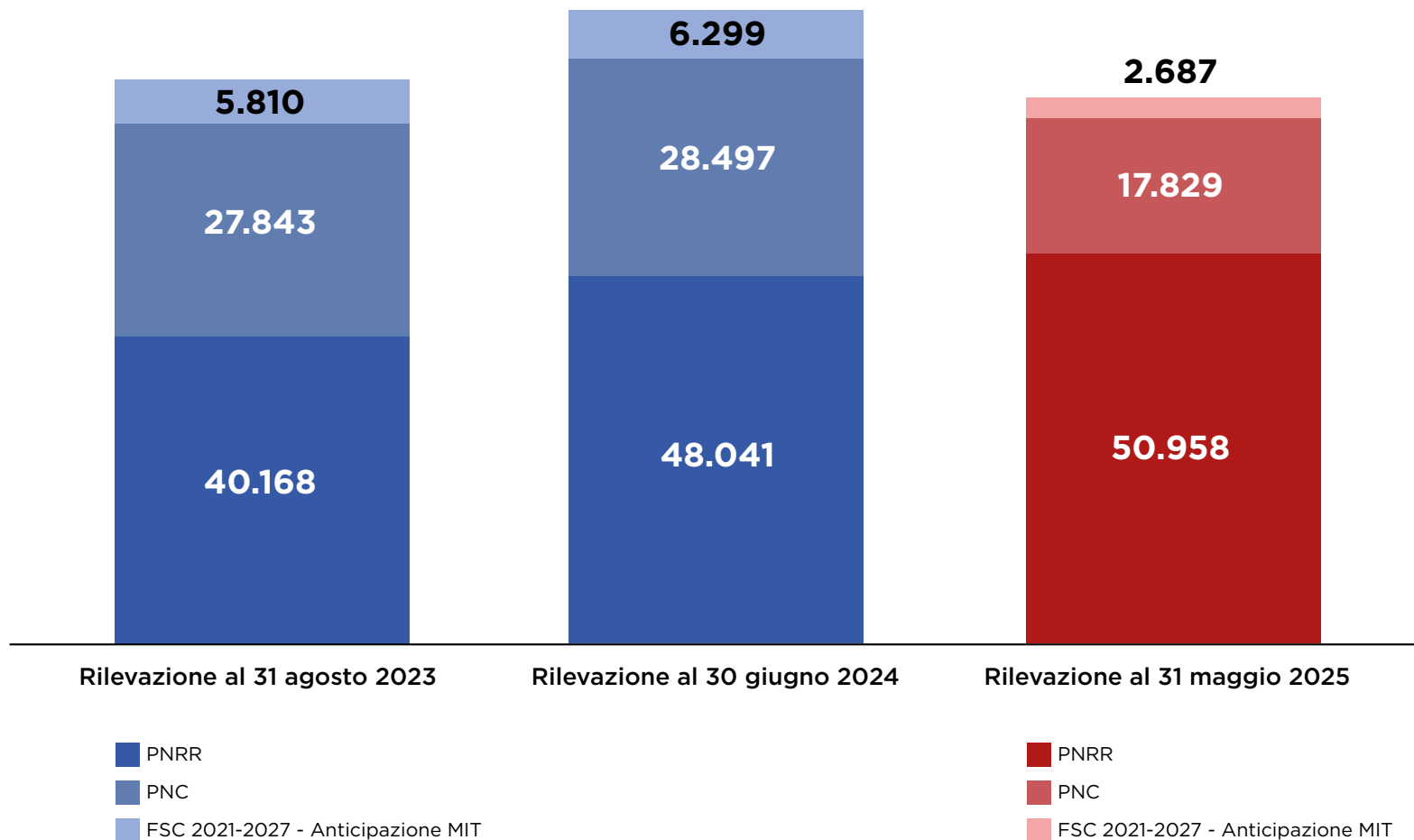
miliardi i progetti bandiera FSC
2021-2027

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

- 51 miliardi - il 71% - sono riferiti al costo delle infrastrutture prioritarie della programmazione PNRR, un costo aumentato di circa 3 miliardi rispetto alla rilevazione di giugno 2024 (48 miliardi) per effetto dell'avanzamento progettuale, dell'aggiornamento prezzi e del passaggio di alcuni interventi dell'investimento 11 del PNC (relativo all'elettificazione delle banchine - cold ironing) nell'ambito della misura M3C2I2.03 del PNRR (relativa all'elettificazione delle banchine portuali per la riduzione delle emissioni delle navi nella fase di stazionamento in porto - cold ironing);
- 17,8 miliardi - il 25% - sono riconducibili alle infrastrutture prioritarie della programmazione PNC, un costo ridotto di 10,7 miliardi rispetto alla rilevazione di giugno 2024 (28,5 miliardi) per effetto dell'uscita dal perimetro PNC di alcuni progetti a seguito della rimodulazione dei finanziamenti;
- i restanti 2,7 miliardi - 4% - sono progetti bandiera finanziati con risorse FSC 2021-2027 anticipate al MIT, un costo ridotto di 3,6 miliardi rispetto alla rilevazione di giugno 2024 (6,3 miliardi) per effetto del definanziamento di alcuni progetti per la mancata assunzione di obbligazioni giuridicamente vincolanti entro i termini.

Costi per tipo programma al 31 maggio 2025

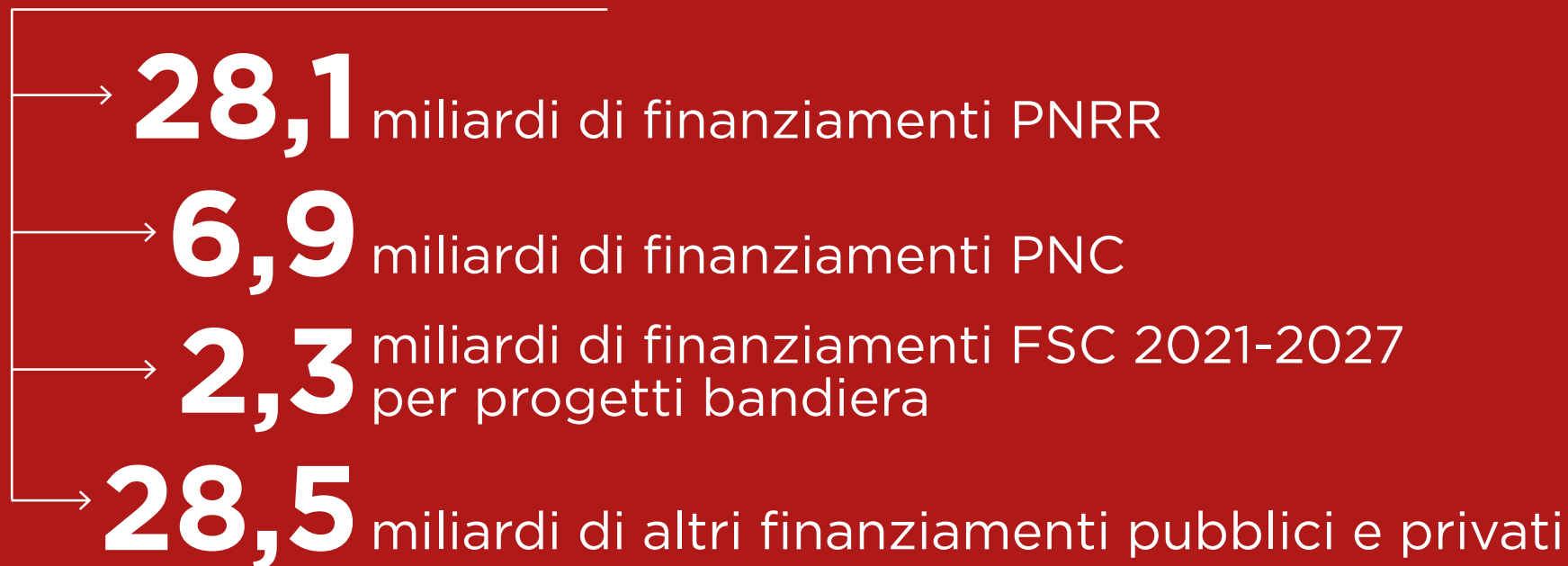
(importi in milioni di euro)





Disponibilità finanziarie

65,8 miliardi, pari al 92%
dei costi previsti



Al 31 maggio 2025 le disponibilità finanziarie ammontano a 65,769 miliardi di euro con un fabbisogno residuo di 5,705 miliardi. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 92% del costo.

Rispetto alle fonti di finanziamento, le risorse del fondo PNRR ammontano a 28,1 miliardi (il 43% delle disponibilità totali) di cui il 73,5% (circa 21 miliardi) è assegnato a progetti per investimenti sulla rete ferroviaria. I restanti 7,4 miliardi (il 26,5%) sono assegnati ad altri progetti infrastrutturali.

Ammontano a circa 6,9 miliardi (10% delle disponibilità totali) le risorse del fondo PNC di cui il 40% (circa 2,7 miliardi) è assegnato a progetti per investimenti sui porti (rientrano in quest'ambito, tra gli altri, la nuova Diga di Genova, il potenziamento del porto di Trieste, interventi per l'elettificazione delle banchine diffusi sul territorio). Altri 1,8 miliardi (26%) spettano a investimenti sulla rete stradale dei quali 883 milioni di competenza del Commissario straordinario per la sicurezza antisismica e il ripristino della funzionalità delle Autostrade A24 e A25, 450 milioni di competenza di ANAS e concessionari autostradali per

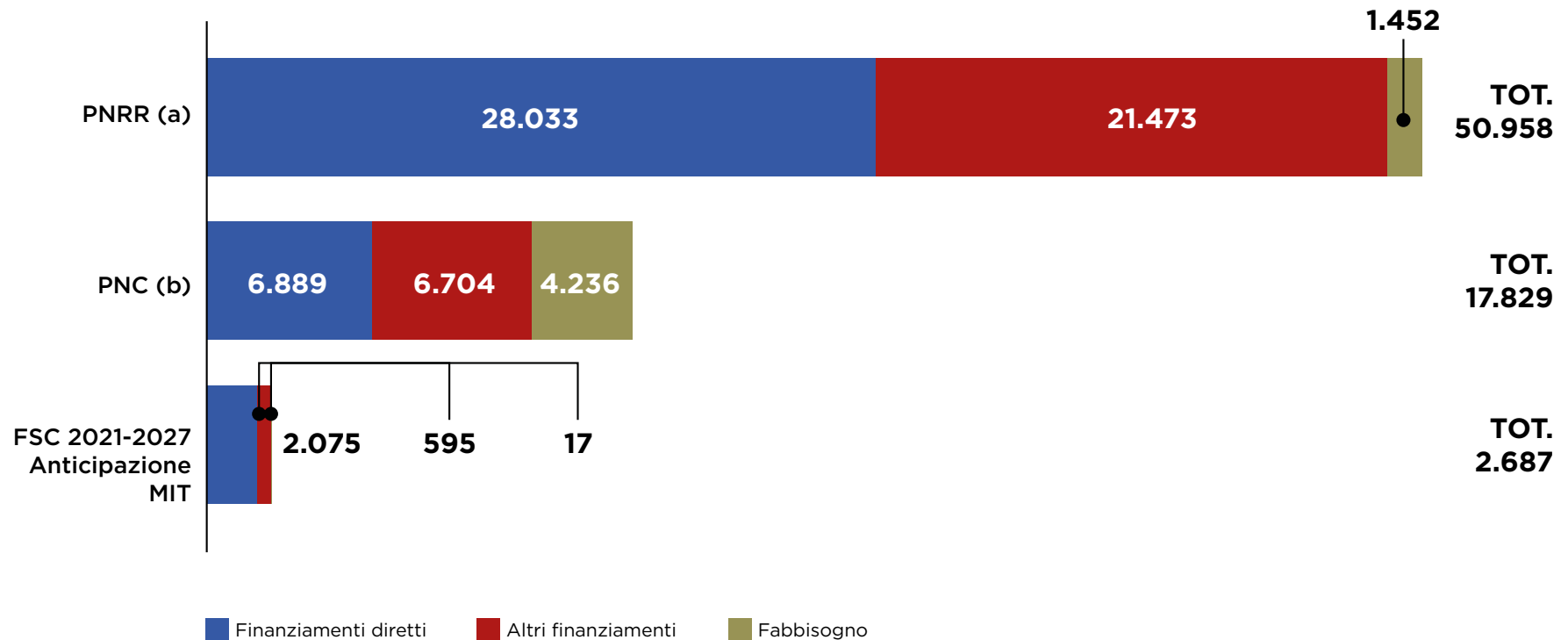
il programma di monitoraggio tecnologico delle opere d'arte serventi la rete SNIT di primo livello, 300 milioni di competenza di Province, Città Metropolitane e Comuni Aree Interne per la manutenzione straordinaria delle strade delle aree interne e 190 milioni di competenza di ANAS per la rigenerazione viaria dei territori appenninici interessati dal sisma del 2016; 1,7 miliardi (24%) spettano a investimenti sulla rete ferroviaria (oltre la metà sono destinati alla linea AV/AC Verona-Padova) e i restanti 669 milioni (36%) sono assegnati a interventi per il rafforzamento delle linee ferroviarie regionali.

Ammontano a circa 2,3 miliardi (4%) le risorse FSC 2021-2027 anticipate al MIT per il finanziamento di interventi bandiera di cui alla delibera CIPESS n. 1/2022 e in questo gruppo rientrano i lotti 1 e 2 della Linea Roma-Pescara espunti dal PNRR come rimodulato a seguito della decisione del Consiglio ECOFIN dell'8 dicembre 2023.

Gli altri finanziamenti disponibili ammontano invece a circa 28,5 miliardi di euro (43%), dei quali 26 miliardi sono risorse pubbliche (39,5%) e 2,5 miliardi risorse private (3,5%).

Costi, disponibilità e fabbisogno al 31 maggio 2025 per tipo programma e finanziamento

(importi in milioni di euro)



(a) in altri finanziamenti sono compresi 229,970 milioni di finanziamenti FSC 2021-2027 Anticipazione MIT

(b) in altri finanziamenti sono compresi 45,272 milioni di finanziamenti PNRR



Costi per sistema infrastrutturale

43,4 miliardi per potenziare e rinnovare la rete ferroviaria

26,2 miliardi per strade, autostrade, trasporto pubblico locale, porti, interporti e aeroporti

1,9 miliardi per infrastrutture idriche, ciclovie e edilizia pubblica

Il costo complessivo al 31 maggio 2025 degli investimenti della programmazione PNRR-PNC sulla rete ferroviaria ammonta a circa 43,4 miliardi (il 61% del costo totale, il 65% al 30 giugno 2024), con una disponibilità totale di 40,7 miliardi, di cui circa 23,1 miliardi a valere su risorse PNRR (circa 20,7 miliardi), PNC (1,7 miliardi) e FSC 2021-2027 anticipate al MIT (833 milioni).

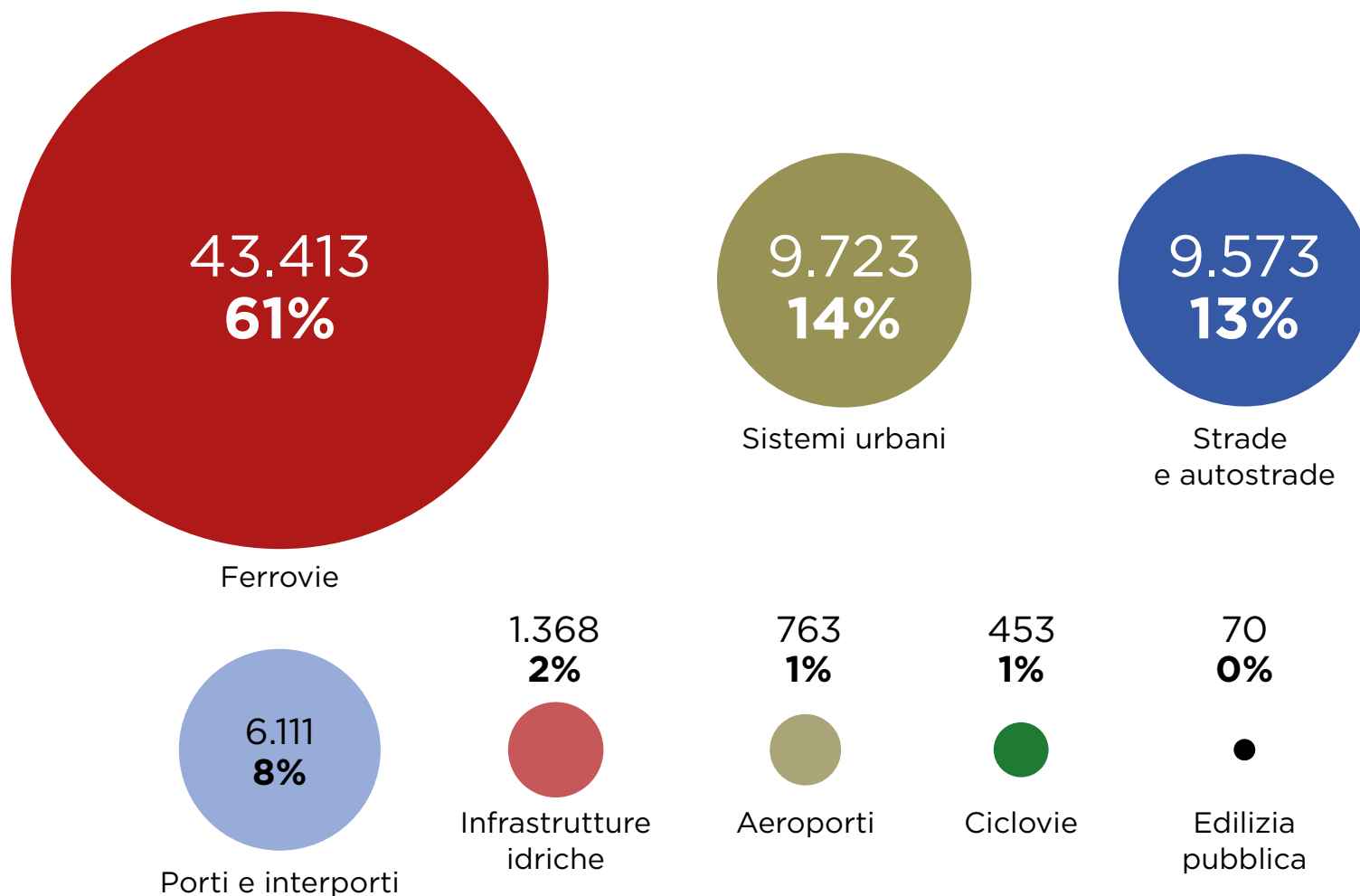
Costano circa 9,7 miliardi (il 14% del costo totale) gli investimenti programmati per la mobilità sostenibile in ambito urbano, con una disponibilità complessiva di 9,5 miliardi di cui 5,9 miliardi di finanziamenti PNRR (5 miliardi), PNC (669 milioni) e FSC 2021-2027 (255 milioni); 9,6 miliardi (13%) il costo degli investimenti programmati per la sicurezza su strade e autostrade, con una disponibilità complessiva di 7,5 miliardi, di cui 2,9 miliardi di finanziamenti PNC e FSC 2021-2027 anticipati al MIT; 6,9 miliardi (9%) per investimenti nei porti e interporti (accessibilità ferroviaria e stradale, aumento capacità portuale e elettrifica-

zione banchine) e negli aeroporti (accessibilità ferroviaria degli aeroporti di Bergamo Orio al Serio, Brindisi, Trapani e Olbia e digitalizzazione dei sistemi aeroportuali), con una disponibilità complessiva di 6,2 miliardi, di cui 4,3 miliardi di finanziamenti PNRR (1,6 miliardi) e PNC (2,7 miliardi).

I restanti 1,9 miliardi (3%) sono relativi al costo degli investimenti per infrastrutture idriche (sistema acquedottistico del Peschiera in provincia di Roma, Diga di Campolattaro in provincia di Benevento, Diga di Pietrarossa in provincia di Enna, dighe sui rii Olai e Govossai in provincia di Nuoro), per il sistema delle ciclovie turistiche nazionali e per la riqualificazione edilizia, impiantistica ed energetica del Palazzo di Giustizia di Milano. L'intero costo risulta finanziato con 812 milioni di fondi PNRR, 115 milioni di fondi FSC 2021-2027 anticipati al MIT e 965 milioni di altri fondi pubblici e privati.

Costi per sistema infrastrutturale

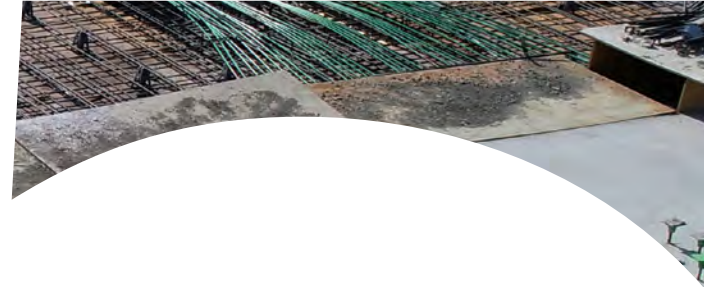
(importi in milioni di euro)



Costi per sistema infrastrutturale

(importi in milioni di euro)

	Rilevazione al 31 agosto 2023	Rilevazione al 30 giugno 2024	Rilevazione al 31 maggio 2025
Ferrovie	46.951	54.187	43.413
Strade e autostrade	9.768	9.855	9.573
Sistemi urbani	8.396	9.564	9.723
Porti e interporti	5.966	6.506	6.111
Aeroporti	832	817	763
Ciclovie	469	469	453
Infrastrutture Idriche	1.369	1.369	1.368
Edilizia pubblica	70	70	70
TOTALE	73.821	82.837	71.474



Costi per ambito territoriale

42,4 miliardi il costo delle
infrastrutture prioritarie
PNRR-PNC al Centro Nord

27,3 miliardi al Sud e nelle Isole

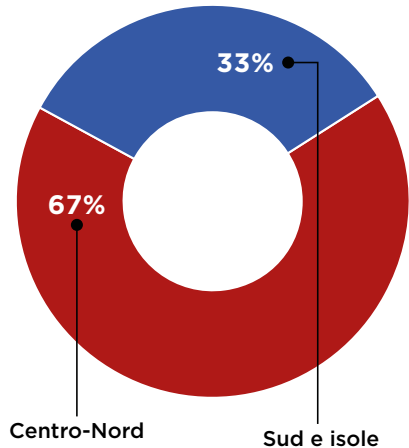
Riguardo alla ripartizione territoriale del costo degli investimenti prioritari della programmazione PNRR-PNC al 31 maggio 2025 si osserva quanto segue:

- 42,4 miliardi di investimenti, pari al 60% del totale nazionale (49% al 30 giugno 2024), al Centro Nord (12 regioni), che rappresenta il 67% della popolazione e il 59% della superficie territoriale;
- 27,3 miliardi di investimenti, pari al 38% (48% al 30 giugno 2024), al Sud e nelle Isole (8 regioni), che rappresentano il 33% della popolazione nazionale e il 41% della superficie territoriale;
- 1,7 miliardi di investimenti, pari al 2% (3% al 30 giugno 2024), per programmi e interventi, sulle reti ferroviaria e stradale e per la digitalizzazione di porti e aeroporti, non ripartibili a livello di macro area geografica.

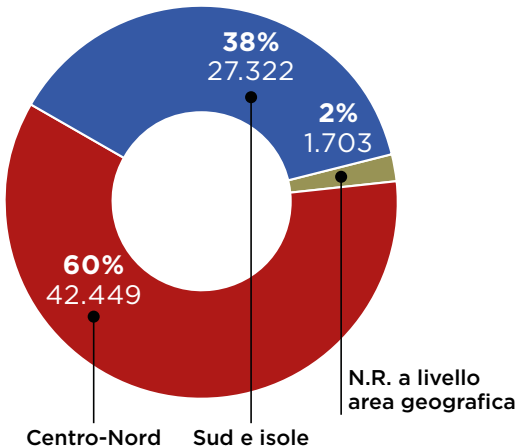
Costi per macro area geografica

(importi in milioni di euro)

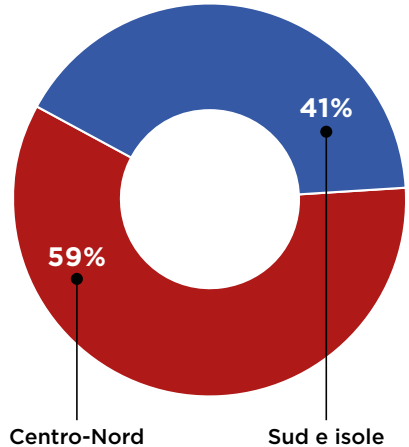
Popolazione (Istat 1/1/2025)



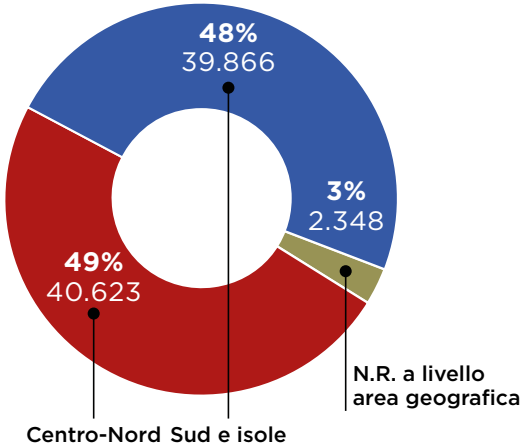
Costo
Rilevazione al 31 maggio 2025



Superficie territoriale



Costo
Rilevazione al 30 giugno 2024



Costi per macro area geografica

(importi in milioni di euro)

	Rilevazione al 31 agosto 2023	Rilevazione al 30 giugno 2024	Rilevazione al 31 maggio 2025
Centro-Nord	35.337	40.623	42.449
Sud e isole	36.128	39.866	27.322
N.R. a livello area geografica	2.356	2.348	1.703
TOTALE	73.821	82.837	71.474



Finanziamenti per ambito territoriale

16,4 miliardi di finanziamenti
PNRR al Centro Nord (58%)

11 miliardi al Sud e nelle Isole
(39%)

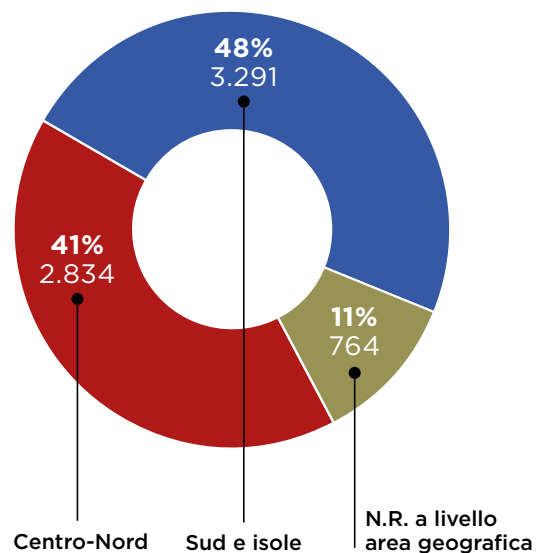
La ripartizione territoriale dei finanziamenti evidenzia un maggiore peso dei finanziamenti PNRR al Centro Nord: 58% (pari a 16,4 miliardi) contro il 39% di Sud e Isole (11 miliardi). La restante quota del 3% (698 milioni) spetta a programmi e interventi diffusi sul territorio.

I finanziamenti PNC e FSC 2021-2027 - Anticipazione al MIT hanno un maggiore peso al Sud e nelle Isole: 57% (pari a 5,3 miliardi) contro il 34% del Centro Nord (3,2 miliardi). La restante quota dell'8% (764 milioni) spetta a programmi e interventi diffusi sul territorio.

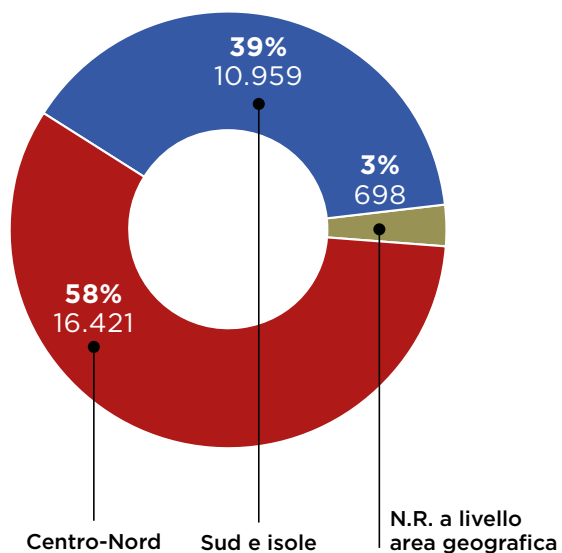
Finanziamenti per macro area geografica

(importi in milioni di euro)

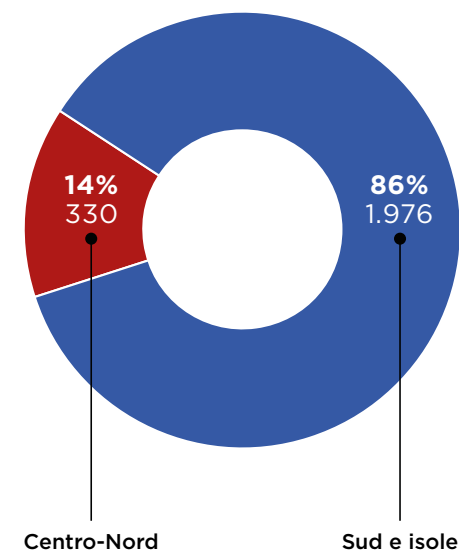
Finanziamenti PNC



Finanziamenti PNRR



Finanziamenti FSC 2021-2027 Anticipazione al MIT





Costi per stato di avanzamento

95%

progetti finanziati con risorse PNRR in corso di realizzazione. Tale percentuale sale al 99% se si aggiungono i lavori in gara, aggiudicati o prossimi all'avvio. Il restante 1% riguarda lavori in fase di progettazione o ultimati

50%

progetti finanziati con risorse PNC e FSC 2021-2027 in corso di realizzazione

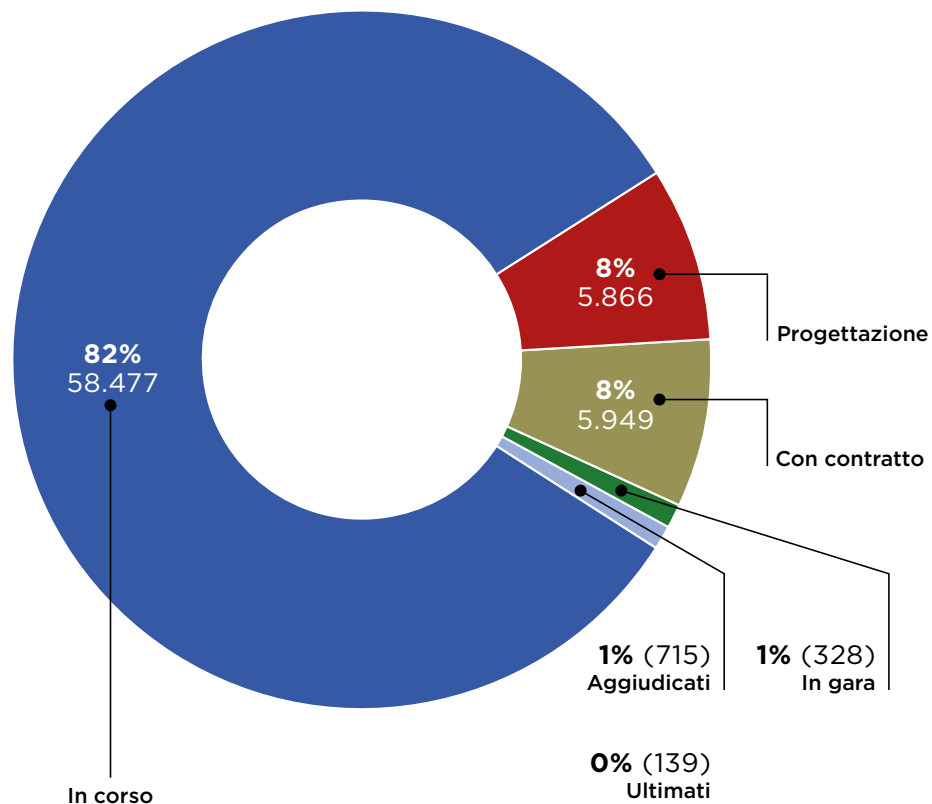
La nuova rilevazione, in relazione alle sole infrastrutture prioritarie della programmazione PNRR e all'insieme di tutte le infrastrutture prioritarie dei programmi in esame (vedi il grafico "Costi per tipo programma" a pag. 11), evidenzia che:

- 1.** 48,3 miliardi è il costo dei lavori in corso di esecuzione relativamente ai progetti finanziati con risorse PNRR, pari al 95% del costo totale (51 miliardi); 58,5 miliardi il costo dei lavori in corso della programmazione PNRR-PNC monitorata da SI-LOS, pari all'82% dei 71,5 miliardi di costo complessivo. Tali percentuali erano dell'81% e del 55% a giugno 2024.
- 2.** 1,5 miliardi il costo dei lavori PNRR con contratto ma non ancora avviati, pari al 3% del totale; 5,9 miliardi il costo dei lavori con contratto della programmazione PNRR-PNC, pari all'8%. Tali percentuali erano del 12% e dell'11% a giugno 2024.
- 3.** 219 milioni il costo dei lavori PNRR aggiudicati, pari allo 0,4% del totale (3% a giugno 2024); 715 milioni il costo dei lavori aggiudicati della programmazione PNRR-PNC, pari all'1% (6% a giugno 2024).
- 4.** 305 milioni è il costo dei lavori PNRR in gara, pari allo 0,6% del totale (1%); 328 milioni è il costo dei lavori in gara della programmazione PNRR-PNC, pari allo 0,5% (3%);
- 5.** 469 milioni è il costo dei lavori PNRR in fase di progettazione da mandare in gara, pari all'1% del totale (2%); 5,9 miliardi, il costo dei lavori in fase di progettazione della programmazione PNRR-PNC, pari all'8% (25%);
- 6.** i restanti 101 milioni, meno dello 0,2% della programmazione PNRR, fanno riferimento a lavori ultimati; 139 milioni, il costo dei lavori ultimati della programmazione PNRR-PNC.

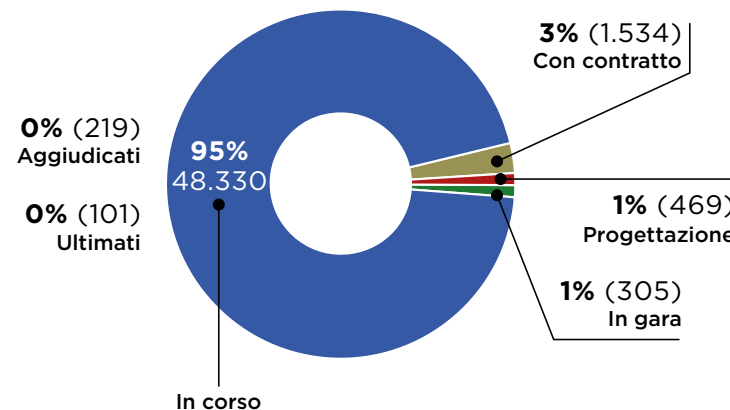
Costi per stato di avanzamento e tipo programma

(importi in milioni di euro)

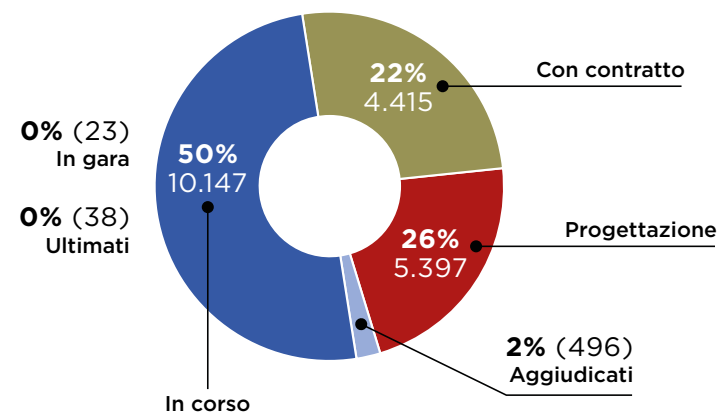
Totale programmazione PNRR-PNC



Programmazione PNRR



Programmazione PNC e FSC 2021-2027
(Anticipazione al MIT)



Costi per stato di avanzamento

(importi in milioni di euro)

	Rilevazione al 31 agosto 2023	Rilevazione al 30 giugno 2024	Rilevazione al 31 maggio 2025
Progettazione	19.466	20.506	5.866
In gara	2.758	2.859	328
Aggiudicati	4.222	4.557	715
Con contratto	9.354	9.272	5.949
In corso	37.629	45.434	58.477
Ultimati	32	37	139
Altro	360	172	0
TOTALE	73.821	82.837	71.474



Stato di avanzamento per ambito territoriale

97% Centro-Nord

91% Sud e Isole

Lo stato di attuazione al 31 maggio 2025 dei progetti PNRR per ambito territoriale risulta il seguente:

Centro-Nord (costo 32,6 miliardi; finanziamenti PNRR 16,4 miliardi)

1. 31,7 miliardi, il 97% del costo, i lavori in corso, con copertura finanziaria del 98% e 15,9 miliardi di fondi PNRR;
2. 649 milioni (2%) i lavori con contratto ma non ancora avviati, interamente finanziati e 411 milioni di fondi PNRR;
3. 118 milioni di lavori in gara o aggiudicati (0,4%), con copertura finanziaria del 97% e 46 milioni di fondi PNRR;
4. 129 milioni di lavori in fase di progettazione da mandare in gara (0,4%), con copertura finanziaria totale e 81 milioni di fondi PNRR;
5. 50 milioni i lavori ultimati, con un finanziamento PNRR di 5 milioni.

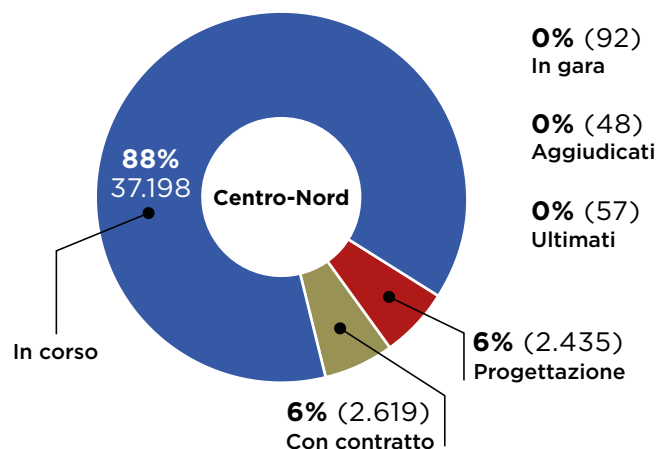
Sud e isole (costo 17,4 miliardi; finanziamenti PNRR 10,9 miliardi)

1. 15,8 miliardi (91% del costo) i lavori in corso, con copertura finanziaria del 95% e 9,6 miliardi di fondi PNRR;
2. 885 milioni (5%) i lavori con contratto ma non ancora avviati, interamente finanziati e 690 milioni di fondi PNRR;
3. 405 milioni di lavori in gara o aggiudicati (2%), con copertura finanziaria del 100% e 340 milioni di fondi PNRR;
4. 340 milioni di lavori in fase di progettazione da mandare in gara (2%), con copertura finanziaria totale e 219 milioni di fondi PNRR;
5. 51 milioni i lavori ultimati interamente finanziati con risorse PNRR.

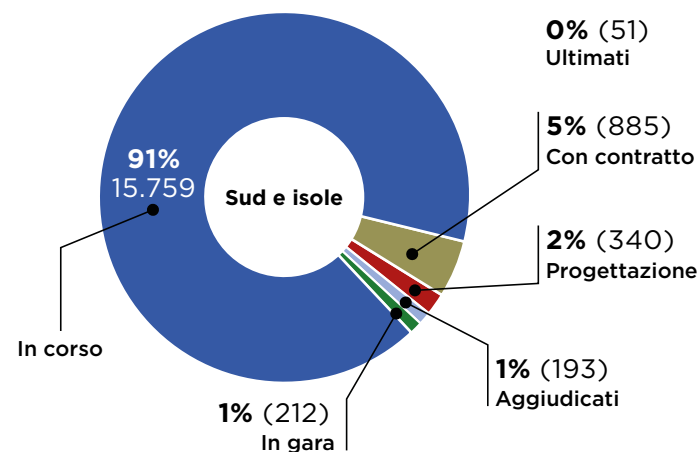
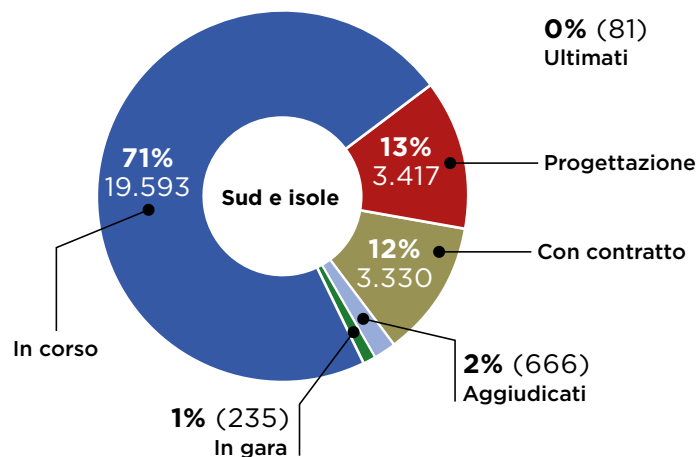
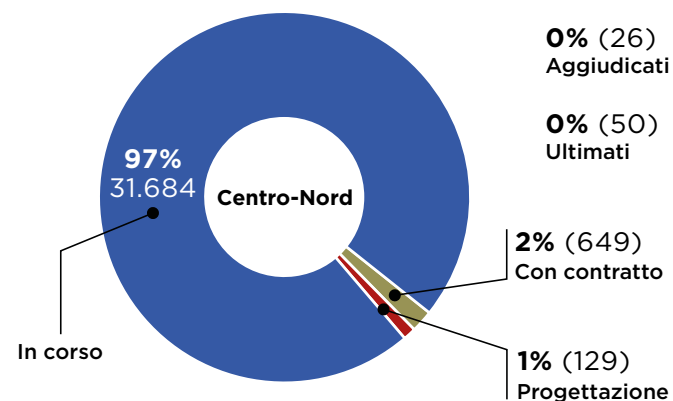
Costi per stato di avanzamento, area geografica e tipo di programma

(importi in milioni di euro)

Totale programmazione PNRR-PNC



Programmazione PNRR





I tempi di realizzazione delle infrastrutture prioritarie PNRR-PNC

8,4

anni il tempo medio totale, dal CUP all'ultimazione dei lavori

3,5

anni per una ciclovia, di cui 1,5 per l'esecuzione dei lavori

13,4

anni per una infrastruttura ferroviaria, di cui 3,8 per l'esecuzione dei lavori

I tempi totali di realizzazione di un'opera pubblica non sono brevi.

Nel presente rapporto è presentata per la prima volta l'analisi sui tempi di realizzazione delle infrastrutture prioritarie PNRR-PNC che consente di fare il punto sull'incidenza delle diverse fasi realizzative, evidenziando il maggiore peso dei tempi di attraversamento dovuti al processo decisionale e alla progettazione rispetto ai tempi di esecuzione dei lavori.

L'analisi dei tempi di realizzazione di 272 infrastrutture prioritarie della programmazione PNRR-PNC ha evidenziato un tempo medio totale - ovvero l'arco temporale che intercorre tra l'avvio della progettazione (ai fini dell'indagine coincide con la data di decisione del CUP) e l'ultimazione dei lavori effettiva (per i lavori conclusi entro il 31 maggio 2025) o prevista (per quelli con data ultimazione successiva al 31 maggio 2025) - di 8,4 anni, con oscillazioni che vanno da un tempo minimo di 3,5 anni per le ciclovie (rappresentate da 30 interventi di importo medio di 6 milioni) a 13,4 anni per le infrastrutture ferroviarie (rappresentate da 107 interventi di importo medio di 237 milioni). In relazione ai tempi totali che risultano superiori agli anni di attuazione della programmazione PNRR (circa 4 anni), la circostanza è dovuta al fatto che oltre la metà delle infrastrutture analizzate sono progetti "in essere", con avvio della progetta-

zione antecedente il 2021, prima quindi dell'approvazione definitiva del PNRR da parte del Consiglio ECOFIN (13 luglio 2021).

La scomposizione dei tempi totali nelle due fasi di progettazione (dall'avvio della progettazione all'avvio del cantiere) e di esecuzione dei lavori (dall'avvio alla fine dei lavori) evidenzia una maggiore incidenza della prima: 5,8 anni contro 2,6 anni.

Riguardo alla fase di progettazione, i tempi di affidamento dei lavori (in caso di appalto integrato anche dei livelli di progettazione successivi a quello posto a base di gara) e di stipula dei contratti incidono per il 20%, mentre i tempi della programmazione economico finanziaria, della progettazione tecnica e soprattutto i cd "tempi di attraversamento", relativi all'autorizzazione dell'iter procedurale tecnico, amministrativo e finanziario, incidono per l'80%.

L'attuale rilevazione, in relazione alla fase di esecuzione dei lavori, fase in cui si trova oggi la quasi totalità delle infrastrutture prioritarie PNRR-PNC, ha inoltre evidenziato tempi di esecuzione dei lavori "effettivi" di poco superiori a quelli previsti dai progetti posti a base di gara: 2,6 anni contro 2,3 anni previsti dai progetti. Tale risultato - condizionato dai tempi stretti del PNRR (rilevati anche nei bandi di gara che prevedono, tra gli elementi di valutazione delle offerte, la riduzione dei tempi previsti dai progetti) - è da considerare provvisorio in quanto al 31 maggio 2025 risultano ultimati solo 24 dei 272 cantieri analizzati. Per

altri 75 interventi l'ultimazione è attesa entro il 2025, per 103 interventi nel 2026 e per i restanti 16 interventi non prima del 2027 (per questi ultimi, tra gli interventi di maggiore costo si evidenziano il Terzo valico dei Giovi, le tratte Brescia Est-Verona e "Attraversamento di Vicenza" della Linea AV/AC Milano-Verona-Padova, la tratta Scafa-Manoppello-Interporto della Linea Roma-Pescara, le tratte Telesse-San Lorenzo Maggiore-Vitulano e Apice-Hirpinia della linea AV/AC Napoli-Bari, le opere di derivazione della Diga di Campolattaro).

Di seguito, a titolo di esempio, è presentato lo stato realizzativo di due infrastrutture ferroviarie della programmazione PNRR, con una differente possibilità di raggiungere il traguardo entro gli attuali tempi del PNRR (30 giugno 2026).

1. Linea AV/AC Verona-Padova / 1° lotto funzionale: tratta Verona-Bivio Vicenza

Costo 3.260,920 milioni di euro interamente finanziato con risorse pubbliche di cui 2.396,970 milioni a valere sui finanziamenti PNRR.

Avanzamento lavori al 31 maggio 2025: 65%.

Pagamenti registrati sul sistema ReGiS al 30 aprile 2025: 50% del costo a valere sulle risorse PNRR.

Anno CUP: 1991.

Data avvio lavori: 20/09/2020 (29 anni dall'avvio formale del progetto).

Data presunta ultimazione lavori: 13/11/2026 (35 anni dall'avvio formale del progetto; 7 anni dall'avvio dei lavori).

2. AV-AC Salerno - Reggio Calabria - Fase prioritaria - Lotto 1: Romagnano-Praja - Sub lotto A Battipaglia - Romagnano (comprensivo dell'interconnessione dispari con la linea storica Battipaglia-Potenza)

Costo 2.877,360 milioni di euro interamente finanziato con risorse pubbliche di cui 1.922,360 milioni a valere sui finanziamenti PNRR.

Avanzamento lavori al 31 maggio 2025: inferiore al 5%.

Pagamenti registrati sul sistema ReGiS al 30 aprile 2025: inferiori al 5% del costo a valere sulle risorse PNRR.

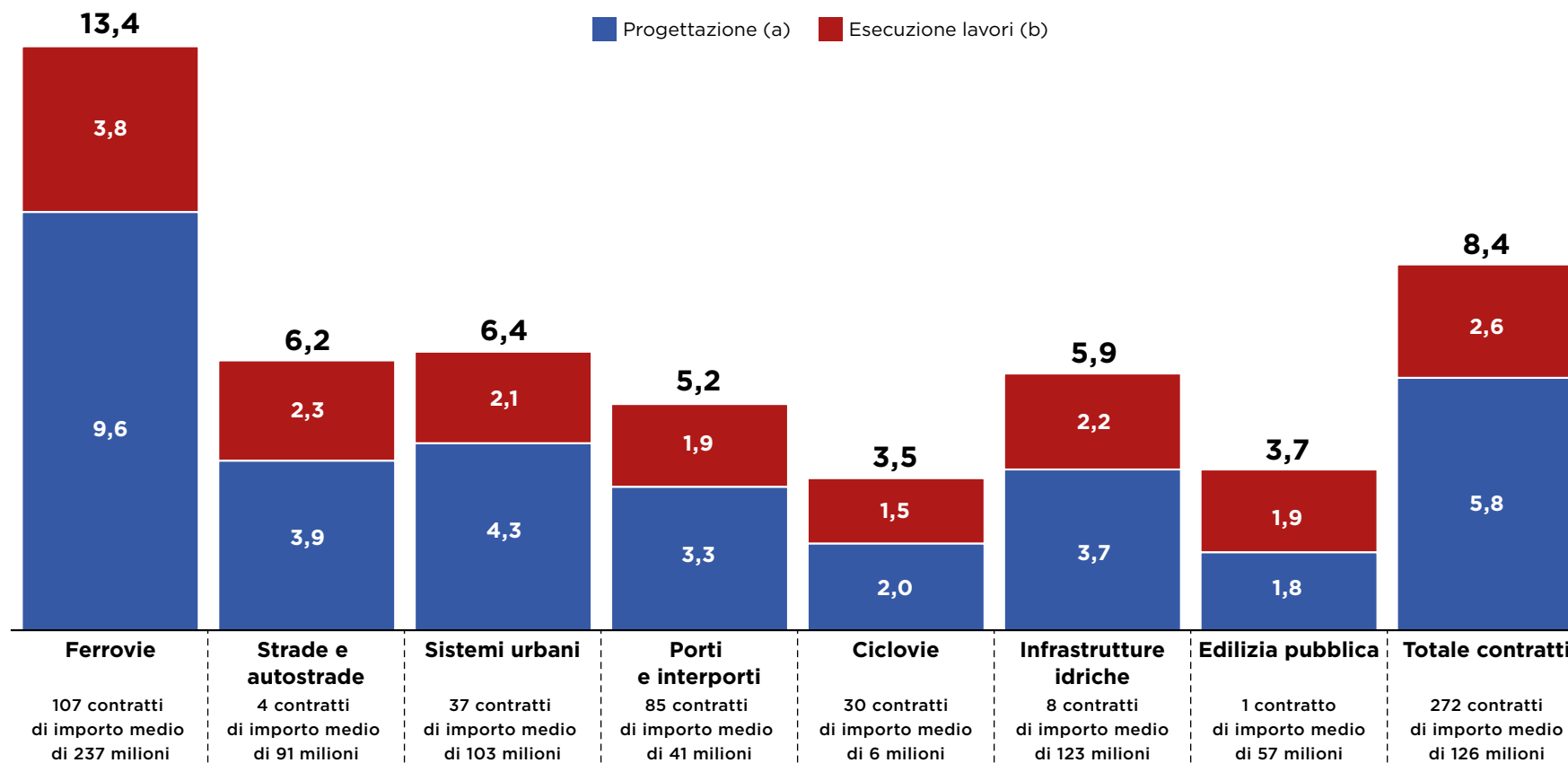
Anno CUP: 2020;

Data avvio lavori: 15/12/2023 (3,5 anni dall'avvio formale del progetto).

Data presunta ultimazione lavori: 30/06/2026 (6 anni dall'avvio formale del progetto; 2,5 anni dall'avvio dei lavori).

Tempi di realizzazione delle infrastrutture prioritarie PNRR-PNC - Dal CUP alla fine del cantiere

(anni)



(a) Dalla data di attribuzione del CUP (Codice Unico Progetto) alla data di inizio dei lavori - Sono compresi i tempi relativi alla programmazione economico finanziaria, alla progettazione, all'affidamento dei lavori, alla stipula del contratto e fino all'inizio dei lavori e sono altresì compresi i cd. "tempi di attraversamento" relativi all'autorizzazione dell'iter procedurale tecnico, amministrativo e finanziario.

(b) Dalla data di inizio dei lavori effettiva alla data di fine lavori effettiva/presunta.

Link a SILOS sezioni



Rapporti

per scaricare i file PDF dei Rapporti annuali e dei Rapporti intermedi di sintesi



Banca dati opere

per consultare i dati di sintesi di tutte le infrastrutture strategiche e prioritarie e i dati di dettaglio delle opere esaminate dal CIPESS, individuate ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019 e dell'art. 206 del DL 34/2020 o contenute nell'elenco di cui all'Allegato IV (art. 44 del DL 77/2021)

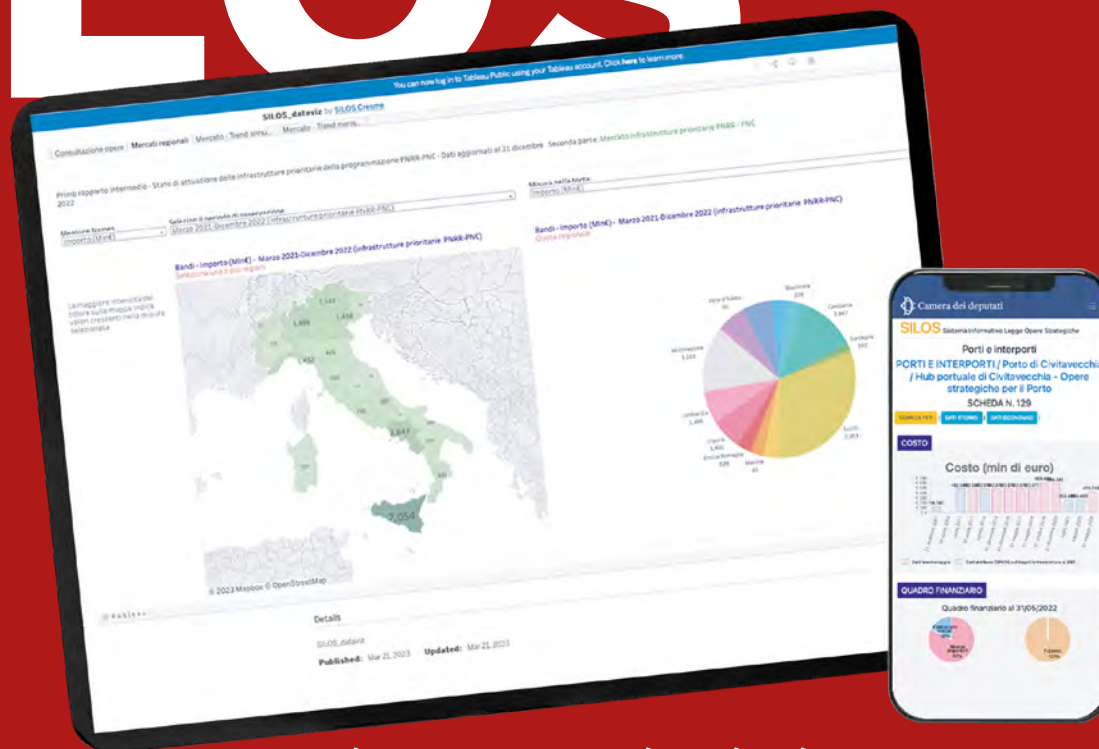


Dati di sintesi

per consultare i dati di sintesi mediante il supporto di strumenti e grafiche che facilitano la visualizzazione e la comprensione dei dati aggregati contenuti nei rapporti, anche con l'ausilio di un assistente di intelligenza artificiale (IA) generativa disponibile sul sito SILOS

SILOS

Sistema Informativo Legge Opere Strategiche



con nuovi grafici interattivi

Dati e informazioni riguardanti il complesso delle opere inserite nella programmazione delle infrastrutture strategiche nel periodo 2001-2014; le infrastrutture prioritarie individuate negli allegati ai Documenti di economia e finanza (DEF) dal 2015; gli interventi commissariati ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019, dell'art. 206 del DL 34/2020, dell'art. 33 del DL 13/2023 e dell'art. 4 del DL 35/2023 e altre infrastrutture di trasporto, di competenza del MIT, inserite nel PNRR e nel PNC. Il sistema SILOS consente di consultare i dati puntuali resi disponibili, anche mediante diverse funzioni di ricerca, in formato di tipo aperto. È altresì possibile consultare i dati di sintesi mediante il supporto di strumenti e grafiche che facilitano la visualizzazione e la comprensione dei dati aggregati contenuti nei rapporti.

silos.infrastrutturestrategiche.it

