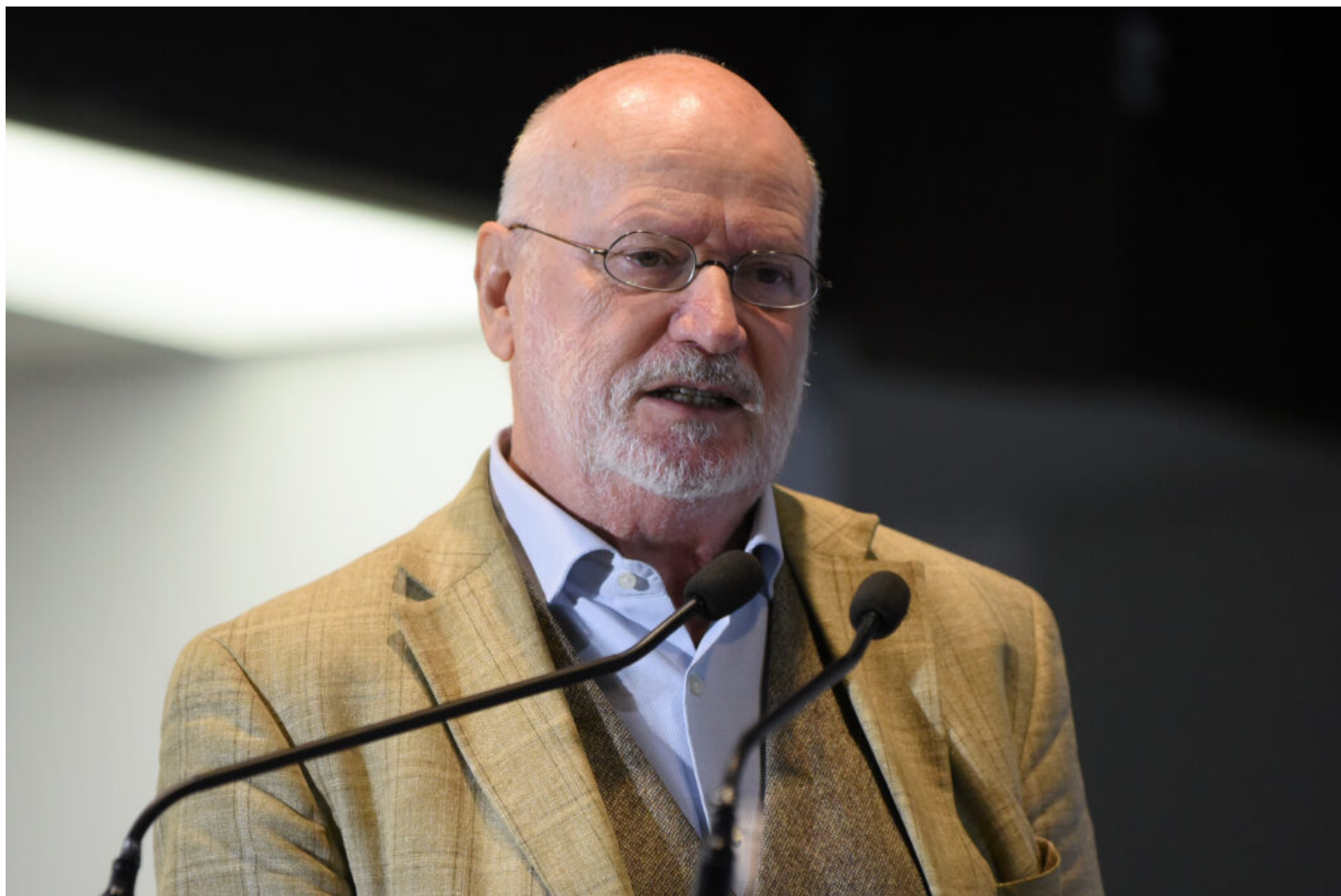


IL RAPPORTO SERVIZI STUDI CAMERA-ANAC-CRESME

Pnrr/Pnc, in corso opere strategiche per 58 mld. Totale da 82 a 71 mld, pesa lo stralcio Sa-Rc. Tempi realizzativi a 8,4 anni

31 Lug 2025 ▶ di **Giorgio Santilli**

Tre i dati maggiormente discussi nella presentazione del Rapporto all'ottava commissione della Camera. Il primo è la forte crescita delle opere in corso rispetto alle fasi precedenti, da 45 a 58 miliardi in un anno. "Siamo di fronte alla sfida dell'esecuzione", ha sintetizzato il direttore del Cresme Bellicini. Il secondo dato è la riduzione di 11 miliardi del perimetro delle opere strategiche inserite nel Pnrr, Pnc e Fsc: qui pesa lo stralcio della Salerno-Reggio Calabria dal Piano nazionale complementare per 9,4 miliardi. Il terzo dato è quello dei tempi di realizzazione che restano elevati: 8,4 anni. "Il 70% è costituito da tempi di attraversamento", ha spiegato Bellicini.



Presentato ieri all'ottava commissione della Camera il Rapporto intermedio sulle opere strategiche, dedicato in questo appuntamento estivo alle opere Pnrr-Pnc-Fsc e curato dal Servizio Studi della Camera, da Anac e dal Cresme. A illustrare il rapporto Alberto Mencarelli del Servizio Studi della Camera, Lorenzo Bellicini e Mercedes Tascedda per il Cresme e il presidente Giuseppe Busià per Anac.

Tre sono stati i dati del Rapporto maggiormente discussi. Il primo è il dato delle opere strategiche in corso che ammontano attualmente a 58 miliardi (parliamo solo delle opere inserite nel Pnrr, nel Pnc e nel Fsc). La tabella pubblicata qui di seguito evidenzia come, rispetto alla precedente rilevazione al 30 giugno 2024, ci sia stata, al 31 maggio 2025, una forte riduzione delle opere in progettazione e un incremento consistente, dell'ordine dei 13 miliardi, delle opere in corso. "Siamo in presenza di una sfida molto importante e ora siamo entrati a pieno nella sfida dell'esecuzione", ha detto Bellicini.

Costi per stato di avanzamento (importi in milioni di euro)

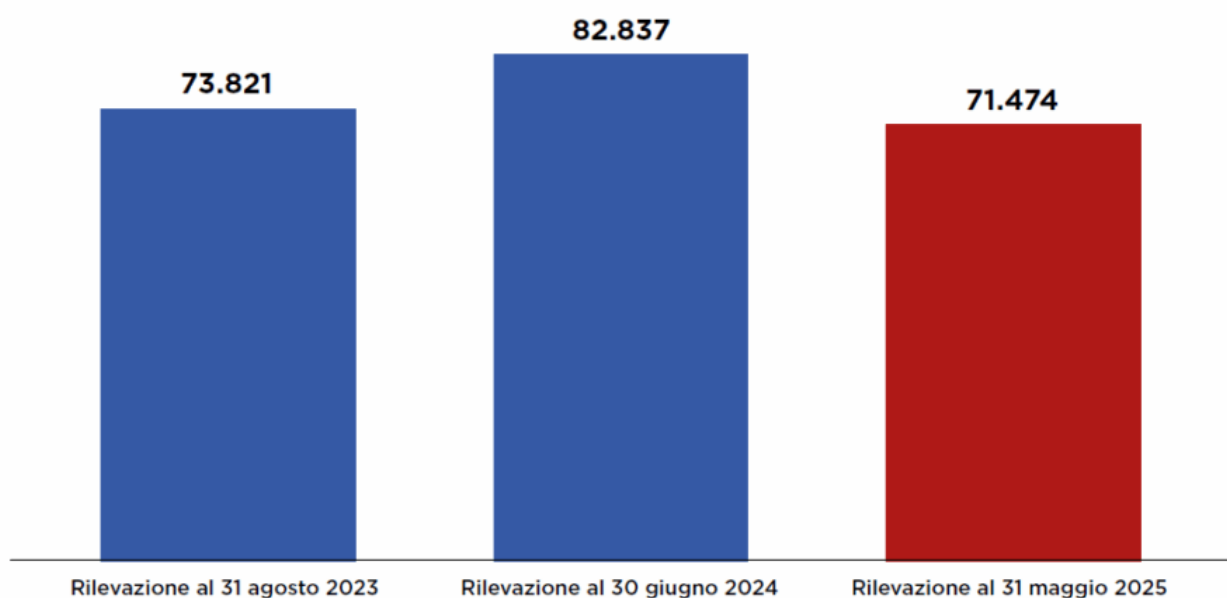
	Rilevazione al 31 agosto 2023	Rilevazione al 30 giugno 2024	Rilevazione al 31 maggio 2025
Progettazione	19.466	20.506	5.866
In gara	2.758	2.859	328
Aggiudicati	4.222	4.557	715
Con contratto	9.354	9.272	5.949
In corso	37.629	45.434	58.477
Ultimati	32	37	139
Altro	360	172	0
TOTALE	73.821	82.837	71.474

Il secondo dato è quello relativo al perimetro delle opere strategiche inserite nel Pnrr, nel Pnc e nel Fsc, che è sceso rispetto a un anno prima da 82,8 a 71,4 miliardi, con

una riduzione di 11,4 miliardi.

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

(importi in milioni di euro)



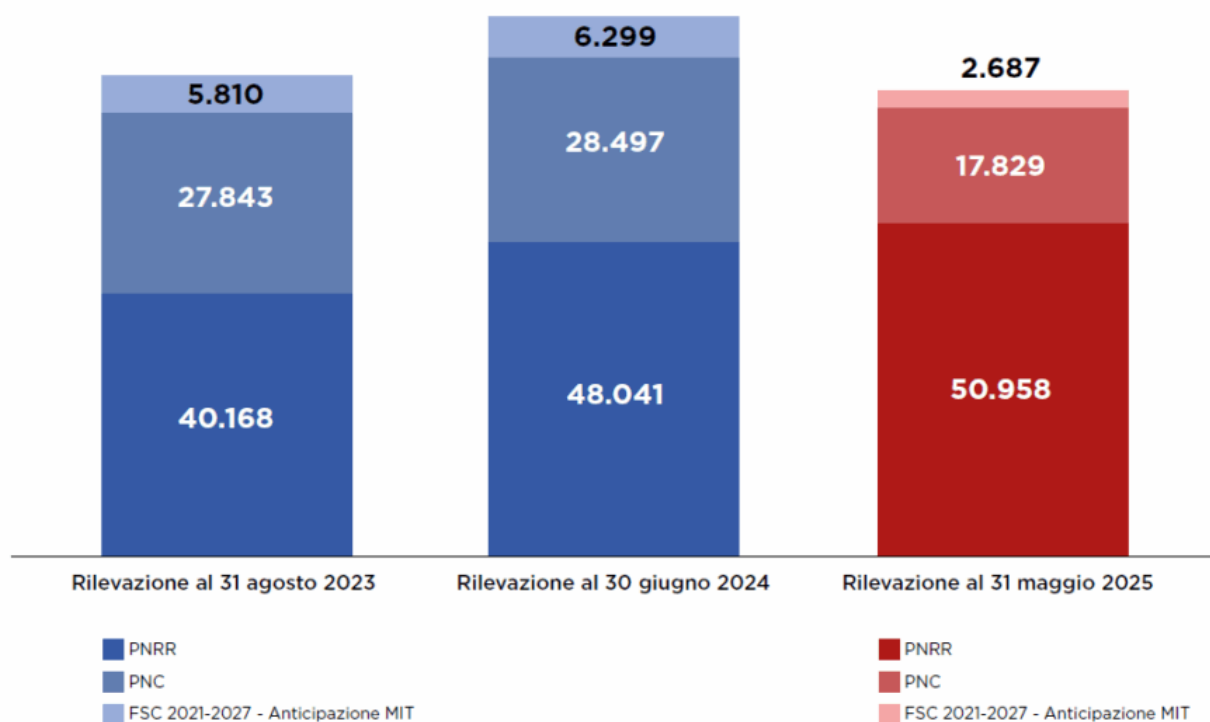
Bellicini ha spiegato che la ragione di questa riduzione sta nello stralcio di tre opere, tutte localizzate, al Sud fra cui spicca certamente la ferrovia ad AV/AC Salerno-Reggio Calabria, stralciata dal Pnrr per 9,4 miliardi. Un altro miliardo si è perso per lo stralcio della seconda fase della ferrovia Palermo-Catania, mentre i restanti 0,57

miliardi riguardano il nodo ferroviario di Bari.

Può essere interessante vedere la composizione di questi 71,4 miliardi fra i tre programmi strategici esaminati. Nella tabella anche la composizione nei due anni precedenti.

STATO DI ATTUAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE DELLA PROGRAMMAZIONE FINANZIARIA

Costi per tipo programma al 31 maggio 2025
(importi in milioni di euro)



Come si vede, cresce la quota Pnrr che dei tre è l'unico programma che sta marciando a ritmo sostenuto. Sul Pnc, invece, pesano i rallentamenti generati dal processo di revisione (non ancora concluso) avviato 16 mesi fa dall'allora ministro per l'Europa, Raffaele Fitto.

Il terzo dato su cui molto ci si è soffermati ieri è quello dei tempi di realizzazione delle opere. Il tempo medio è di 8,4 anni, dal Cup all'ultimazione dei lavori. Come ha opportunamente spiegato Mencarelli, un dato così alto epr il Pnrr - che è stato avviato solo 4 anni fa - si giustifica con il fatto che molte opere, soprattutto ferroviarie, erano state programmate e spesso anche avviate prima del Pnrr e poi assorbite dal Pnrr in corso d'opera. Gli aspetti che sono stato segnalati, sul punto, riguardano i tempi di attraversamento che per Bellicini sono il 70% del totale, e la prevalenza dei tempi dedicati alla progettazione e all'autorizzazione, che ha dato modo a Busià di ribadire che è un errore concentrarsi sulla riduzione dei tempi della gara che pesano per meno del 20%.

Interessante, per concludere, la tabella che segnala i tempi medi di realizzazione per le principali categorie di opere.

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

(anni)

