

## Le opere prioritarie del Pnrr-Pnc nel 2022

### REALIZZAZIONE OPERE PUBBLICHE

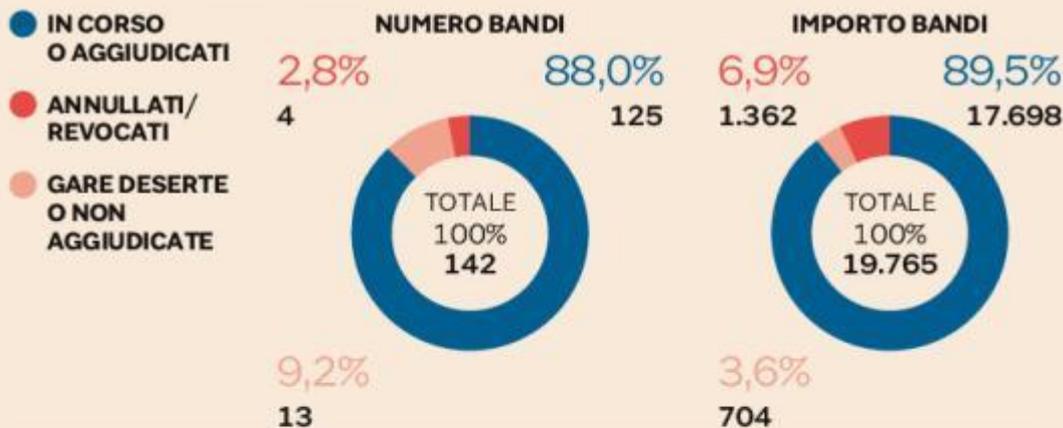
Importo bandi per tipo di mercato e anno. In milioni di euro



### REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURE PRIORITARIE PNRR-PNC

Bandi pubblicati nel 2022 per stato del procedimento al 31/12/2022

Ripartizione % e importi in milioni di euro



Fonte: Stato di attuazione delle infrastrutture prioritarie - Camera dei deputati con Cresme e Anac

# Opere strategiche da record ma i costi aumentano del 26%

## Infrastrutture

**Il valore dei bandi cresce del 117% e arriva a 83 miliardi: 42 sono Pnrr-Pnc**

**Flavia Landolfi**

ROMA

L'effetto sulle opere prioritarie è frizzante, anzi di più. La locomotiva del Pnrr marcia spedita macinando bandi e contratti in un business che vale nel 2022 per le sole infrastrutture strategiche 132,5 miliardi aumentati di 7,2 miliardi rispetto alla quantificazione di maggio scorso. Mette in fila i numeri un rapporto intermedio del servizio studi della Camera in collaborazione con Cresme e Anac sullo stato di attuazione delle infrastrutture prioritarie che è stato presentato ieri a Montecitorio in Commissione congiunta Ambiente e Trasporti. Le cifre sono stellari e confermano che il settore delle opere gioca nel Piano la parte del leone. Per le 56 opere strategiche, di cui 48 commissariate si registra un aumento del 117% del valore dei bandi rispetto al 2021: si tratta della cifra record di 83,3 miliardi contro i 38,2 dell'anno scorso. In questo numero c'è un raddoppio secco: ai 41,5 miliardi di appalti ordinari se ne sono aggiunti altrettanti (41,7) sotto il segno Pnrr-Pnc. Ma a fronte di un mercato scoppietante le dolenti note si chiamano costi che registrano un aumento del 26% rispetto alle cifre concordate nei contratti.

Tra i segnali più che positivi della gestione del Pnrr il dossier mette in luce che protagonista assoluto del mercato sono le ferrovie con 96,5 miliardi di bandi, seguiti dai sistemi urbani che cumulano più di 13 mi-

(2 miliardi circa) viene revocato (6,9%) o va deserto (3,6%). Preponderante poi l'affidamento con appalto integrato che monopolizza il 94% degli importi di gara. Ma il monitoraggio prosegue. L'appuntamento è a giugno con un focus sulle opere commissariate.

Intanto il primo trimestre del 2023 si chiude per il Pnrr del ministero delle Infrastrutture con tutti gli obiettivi centrati. Tutti tranne uno: l'affaire porti e l'annosa questione delle concessioni senza fine, un dossier caldissimo sul quale il governo ha ottenuto dalla Ue i tempi supplementari.

Per il resto, anche sulla partita dell'idrogeno, il Pnrr guidato dal ministero delle Infrastrutture marcia spedito: si tratta dell'aggiudicazione degli appalti per la costruzione di 40 colonnine di rifornimento sulla rete stradale per un



**Nel cronoprogramma del Mit saranno cancellati i lavori di potenziamento di due linee pendolari**

valore di finanziamento di 230 milioni. C'è poi il capitolo che riguarda la sperimentazione dell'idrogeno, questa volta per le ferrovie. Anche in questo caso sono state assegnate le risorse (300 milioni) per realizzare nove stazioni di rifornimento a base di idrogeno per i treni lungo sei linee ferroviarie.

Le prossime scadenze riguardano il secondo trimestre del 2023 da chiudere entro giugno. Per questi progetti lo stato di avanzamento è a buon punto ed è allineato alle previsioni di raggiungimento degli obiettivi. Si tratta del rinnovo del parco ferroviario del trasporto regionale che vale 600 milioni (50 treni ecologici in sostituzione di quelli più inquinanti) e del rinnovo

liardi di spesa. Si registra anche un'accelerazione dello stato di avanzamento delle opere: passa dal 4% di maggio scorso al 14% di dicembre (rispettivamente 4,4 miliardi contro i 15,8) il valore di affidamento di cantieri per il potenziamento dei collegamenti ferroviari al Sud e nelle Isole (circa 8,2 miliardi per la realizzazione dell'alta velocità Salerno-Reggio Calabria). Spicca infine un altro dato significativo legato al bassissimo tasso di insuccesso dei bandi: sulla base del valore a campione di 20 miliardi solo il 10%

degli intercity al Sud per un totale di 200 milioni. Entrambe queste milestone scadranno a giugno, mentre è praticamente certa la cancellazione di due progetti per il raddoppio delle linee ferroviarie del Centro Italia con scadenza marzo 2024 ma molto indietro nel cronoprogramma. Sono i potenziamenti delle ferrovie Roma-Pescara e della Orte-Falconara, in bilico e forse recuperabile, tra molte difficoltà, quello della Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA