



Camera
dei
deputati

SERVIZIO STUDI

Infrastrutture strategiche e prioritarie 2025

RAPPORTO ANNUALE – STATO DI ATTUAZIONE AL 30 NOVEMBRE 2025



Infrastrutture strategiche e prioritarie 2025

RAPPORTO ANNUALE

STATO DI ATTUAZIONE AL 30 NOVEMBRE 2025



Dipartimento Ambiente



Dipartimento Ambiente

TEL 06 6760-9253

EMAIL st_ambiente@camera.it

X [@CD_ambiente](https://www.instagram.com/cd_ambiente)



Inquadra il QR Code
per la versione digitale.

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.

Indice

	PREMESSA	7
	SINTESI DEI RAPPORTI PRECEDENTI	9
	NOTA DI SINTESI	12
CAPITOLO 1	L'evoluzione della normativa in materia di programmazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie	17
1.1	La programmazione introdotta dalla c.d. "legge obiettivo"	19
1.2	La legge di contabilità e di finanza pubblica	20
1.3	L'introduzione delle priorità infrastrutturali"	21
1.4	La disciplina introdotta dal D.Lgs. 50/2016	21
1.5	La nuova disciplina introdotta dal D.Lgs. 36/2023	22
1.6	I commissariamenti delle opere pubbliche e il PNRR-PNC	23
1.7	La stratificazione del quadro programmatico	25
CAPITOLO 2	Programmazione e realizzazione infrastrutture strategiche e prioritarie	27
2.1	Costo infrastrutture strategiche e prioritarie	29
2.2	I programmi e gli interventi strategici e prioritari	30
2.3	Disponibilità finanziarie	31
2.4	Destinazione dei 522 miliardi per settore	32
2.5	Lo stato di realizzazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie	34
2.6	Ripartizione dei 522 miliardi per ambito territoriale	38

Indice

CAPITOLO 3	Infrastrutture commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC	39
3.1	Costo infrastrutture commissariate o PNRR-PNC	41
3.2	Disponibilità finanziarie.....	42
3.3	Destinazione dei 210 miliardi per settore.....	43
3.4	Lo stato di realizzazione	45
3.5	Il dettaglio dello stato realizzativo di 10 grandi opere	47
3.6	Costi per ambito territoriale.....	52
3.7	Costi per stato di avanzamento e ambito territoriale	53
CAPITOLO 4	Altre infrastrutture strategiche e prioritarie	55
4.1	Costo delle opere	57
4.2	Destinazione dei 312 miliardi per settore.....	58
4.3	Lo stato di realizzazione	61
4.4	Costi per ambito territoriale.....	63
4.5	Costi per stato di avanzamento e ambito territoriale	64
CAPITOLO 5	Il mercato delle opere pubbliche e l'impatto delle infrastrutture strategiche e prioritarie	67
5.1	Il mercato delle opere pubbliche	69
5.2	La distribuzione del mercato per regioni.....	71
RISORSE	SILOS SEZIONI	74

Premessa

Dal 2004 il Servizio Studi della Camera dei deputati svolge, su incarico della VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici, un'attività di monitoraggio sullo stato di attuazione della programmazione e sulla realizzazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie, attraverso la presentazione di rapporti alla medesima Commissione, redatti in collaborazione con il Cresme Europa Servizi e, a partire dal 2010, con l'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC).

Il presente Rapporto – la cui realizzazione è stata deliberata dall'Ufficio di Presidenza della VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici nella riunione 5 febbraio 2025 – analizza l'evoluzione delle infrastrutture strategiche e prioritarie sulla base dei dati e dei documenti disponibili al 30 novembre 2025 e fa seguito al Rapporto annuale presentato il 18 dicembre 2024 contenente i dati aggiornati al 31 agosto 2024. Si tratta del secondo rapporto predisposto nell'ambito del monitoraggio relativo al 2025 che fa seguito al Rapporto di sintesi recante i dati intermedi sullo stato di attuazione della programmazione PNRR-PNC, con dati aggiornati al 31 maggio 2025, presentato il 30 luglio 2025.

I risultati del monitoraggio delle infrastrutture strategiche e prioritarie al 30 novembre 2025, esposti nel presente Rapporto, considerano solo parzialmente gli effetti dell'ultima revisione del PNRR dell'Italia, approvata in via definitiva dal Consiglio dell'Unione europea il 27

novembre 2025, a causa della limitata disponibilità di informazioni di dettaglio ufficiali alla data di chiusura del presente rapporto. Per un completo approfondimento degli effetti dell'ultima revisione del PNRR si rinvia all'aggiornamento che potrà essere effettuato nel corso del monitoraggio per l'anno 2026.

Il Rapporto – preceduto da una nota di sintesi che pone in evidenza le principali risultanze che emergono dal monitoraggio – è articolato in 5 capitoli di cui il primo dedicato ad una ricostruzione normativa della disciplina in materia di programmazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie. Il capitolo ripercorre l'evoluzione normativa dalla c.d. legge obiettivo fino alla nuova disciplina introdotta dal D.Lgs. 36/2023 (nuovo Codice dei contratti pubblici), con una attenzione particolare ai commissariamenti delle opere pubbliche e alla programmazione PNRR e PNC. Nei capitoli 2, 3 e 4 sono presentati i dati relativi alla programmazione e realizzazione delle infrastrutture strategiche (inserite nell'11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013, approvato con la delibera del CIPE n. 26 del 2014) e prioritarie (individuate con gli Allegati ai DEF dal 2015, commissariate ai sensi dell'art. 4 del DL 32/2019, dell'art. 206 del DL 34/2020, dell'art. 2 del DL 103/2021, dell'art. 33 del DL 13/2023, dell'art. 4 del DL 35/2023, dell'art. 19-bis, comma 1 del DL 104/2023, dell'articolo 1, comma 280, della legge 30 dicembre 2023, n. 213, dell'articolo 5, comma 4-bis, del DL 89/2024 e ai sensi dell'articolo 2, com-

ma 6-septies, del DL 208/2024, contenute nell'elenco di cui all'Allegato IV all'articolo 44 del DL 77/2021 e altre infrastrutture di trasporto, di competenza del MIT, inserite nel PNRR e nel PNC). Nel capitolo 5, infine, sono presentati i dati relativi al mercato delle opere pubbliche e all'impatto delle infrastrutture strategiche e prioritarie sul territorio, con una analisi basata sui dati del sistema informativo sui bandi di gara e sulle aggiudicazioni di appalti e concessioni di lavori e servizi pubblici di Cresme Europa Servizi. L'analisi della programmazione e realizzazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie è stata realizzata grazie alle elaborazioni statistiche di Cresme Europa Servizi, sulla base dei dati raccolti nei documenti ufficiali del CIPESS, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di RFI Spa e di ANAS Spa, della Corte dei conti, di regioni, comuni e altri soggetti attuatori, nonché grazie ai dati contenuti nella piattaforma ReGiS¹ aggiornati al 12 gennaio 2026 ed alle informazioni fornite dall'ANAC. Si tratta dei dati, disponibili anche in formato di tipo aperto (*linked open data*), che aggiornano periodicamente il sistema informativo SILOS (Sistema Informativo Legge Opere Strategiche). Quest'ultimo, disponibile sul sito web della Camera dei deputati, contiene una tabella generale degli interventi (consultabili mediante diverse funzioni di ricerca) e 280 schede di dettaglio (che forniscono i dati storici e permettono di conoscere lo stato di avanzamento rispetto alle diverse fasi di progettazione, affidamento ed esecuzione dei lavori) riguardanti le opere infrastrutturali deliberate dal CIPESS, commissariate ai sensi dell'art. 4 del DL 32/2019, dell'art. 206 del DL 34/2020, dell'art. 2 del DL 103/2021, dell'art. 33 del DL 13/2023, dell'art. 4 del DL 35/2023, dell'art. 19-bis, comma 1 del DL 104/2023,

dell'articolo 1, comma 280, della legge 30 dicembre 2023, n. 213, dell'articolo 5, comma 4-bis, del DL 89/2024 e ai sensi dell'articolo 2, comma 6-septies, del DL 208/2024 o contenute nell'elenco di cui all'Allegato IV all'articolo 44 del DL 77/2021. Su SILOS è altresì possibile consultare i dati di sintesi del presente Rapporto mediante il supporto di strumenti e grafiche che facilitano la visualizzazione e la comprensione dei dati aggregati. A supporto di queste funzionalità è disponibile su SILOS un assistente di intelligenza artificiale (IA) in grado di accedere ai dati di base. Con la pubblicazione del presente Rapporto è inoltre rilasciato in via sperimentale su SILOS un assistente IA dedicato ad agevolare la lettura del documento, facilitandone la navigazione dei contenuti anche attraverso sintesi informative.

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.

Sintesi dei rapporti precedenti

Il presente Rapporto sviluppa, aggiorna ed attualizza le risultanze della attività di monitoraggio sullo stato di avanzamento delle infrastrutture strategiche e prioritarie e sul mercato delle opere pubbliche inserendosi in una serie storica che ha avuto inizio nel 2004 e della quale si fornisce di seguito un rapido riepilogo. Il primo Rapporto, presentato nel mese di maggio 2004 insieme con un elenco ragionato di tutti gli interventi giuridicamente rientranti nel campo di applicazione della disciplina speciale nata con la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cd. “legge obiettivo”), ha consentito di ricondurre ad un quadro omogeneo le diverse denominazioni degli interventi rinvenibili nei documenti ufficiali. Dopo il secondo e il terzo Rapporto, discussi rispettivamente nel mese di settembre 2005 e nel mese di luglio 2007, il quarto Rapporto, presentato nel mese di luglio 2009, ha analizzato l'andamento del Programma e la sua rispondenza rispetto agli obiettivi e agli impegni finanziari. Il quinto Rapporto, presentato nel mese di luglio 2010, è stato integrato con ulteriori approfondimenti specifici riguardanti il rapporto tra investimenti infrastrutturali e indicatori infrastrutturali di fabbisogno e di erogazione di servizi a livello regionale, il programma di edilizia scolastica, nonché la struttura e la composizione dei finanziamenti privati. La mole di informazioni accumulata nel corso degli anni ha determinato la necessità di costituire una banca dati finalizzata alla raccolta dei documenti esistenti e di organizzare in maniera più ordinata e razionale il lavoro nella prospettiva della pubblicazione annua-

le del Rapporto. La banca dati si è pertanto evoluta in un vero e proprio sistema informativo (SILOS – Sistema informativo legge opere strategiche), che è accessibile anche sul sito web della Camera dei deputati. La collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione si è consolidata attraverso la condivisione del predetto sistema informativo, con il quale sono stati raccolti dati di dettaglio sullo stato di avanzamento delle opere deliberate dal CIPE (oggi CIPESS). La raccolta di tali dati ha consentito un approfondimento ulteriore dell'analisi delle opere infrastrutturali, che è confluito nella sesta edizione del Rapporto, presentata nel mese di settembre 2011, in cui per la prima volta è stata presentata anche un'analisi per lotti.

Con la settima edizione, presentata nel 2012, il Rapporto si è ulteriormente arricchito di una nota di sintesi e di alcuni focus su specifiche tematiche, quali quella relativa alle infrastrutture finanziate con il partenariato pubblico-privato (PPP). Con l'ottava edizione, presentata nel mese di febbraio 2014, è stato in particolare analizzato il ruolo centrale e strategico delle città e dei sistemi urbani nelle politiche del territorio e i finanziamenti ad essi destinati. Un ulteriore approfondimento, a cura dell'ANAC, ha riguardato le varianti e il contenzioso. Nella nona edizione del Rapporto, presentata nel 2015, sono state analizzate le principali norme contenute nelle direttive europee del 2014 in materia di appalti pubblici e concessioni e i provvedimenti adottati per il loro

recepimento in alcuni Stati membri dell'Unione europea e in Italia. Uno specifico focus ha, inoltre, analizzato gli scenari di innovazione e digitalizzazione nel settore delle costruzioni e delle opere pubbliche. La presentazione del decimo Rapporto dal titolo "Le infrastrutture strategiche – Dalla "legge obiettivo" alle opere prioritarie", avvenuta nel mese di maggio 2016, ha tenuto conto del nuovo contesto normativo a seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici), che ha, tra l'altro, abrogato la "legge obiettivo". Per la prima volta l'analisi dello stato di avanzamento delle opere si è concentrata sulle venticinque opere prioritarie selezionate dall'allegato al Documento di economia e finanza (DEF) 2015. Nel corso del 2017 sono stati inoltre pubblicati due report riguardanti, rispettivamente, lo stato della programmazione e della realizzazione delle infrastrutture strategiche prioritarie e non prioritarie al 31 dicembre 2016, nonché l'analisi delle risorse disponibili aggiornata al 31 maggio 2017, che ha considerato anche le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC), assegnate dal CIPE agli interventi del Piano operativo infrastrutture e ai Patti per lo sviluppo sottoscritti nel 2016. Il tredicesimo Rapporto, presentato nel mese di ottobre 2018, ha fornito un quadro della programmazione infrastrutturale e della realizzazione delle opere e degli interventi con l'aggiornamento dei dati al 31 maggio 2018. Il quattordicesimo Rapporto, presentato nel mese di febbraio 2020, ha fornito l'aggiornamento al 31 ottobre 2019 del quadro della programmazione infrastrutturale e della realizzazione degli interventi e dell'evoluzione del mercato delle opere pubbliche. A tale edizione si è, inoltre, accompagnata la pubblicazione, sul sito della Camera dei deputati, di una versione aggiornata e arricchita di nuove funzioni del sistema informativo SILOS (Sistema Informativo Legge Opere Strategiche). Il quindicesimo Rapporto, presentato nel mese di maggio 2021, ha fornito un'analisi sullo stato della programmazione e della realiz-

zazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie con dati ed elementi di informazione aggiornati al 31 dicembre 2020. Il sedicesimo Rapporto, presentato il 2 agosto 2022, ha fornito un quadro aggiornato al 31 maggio 2022 delle infrastrutture strategiche e prioritarie, dalla programmazione alla realizzazione, con una attenzione particolare alla programmazione degli interventi infrastrutturali previsti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e nel Piano nazionale complementare (PNC) e alle opere commissariate ai sensi dell'art. 4 del D.L. n. 32/2019 (approfonditi in specifici focus), nonché ad una prima valutazione degli effetti delle misure di semplificazione introdotte dai D.L. n. n. 76/2020 (c.d. decreto semplificazioni) e n. 77/2021 (c.d. decreto governance PNRR). Per il 2023, il monitoraggio delle infrastrutture strategiche e prioritarie, oltre al Rapporto annuale (il diciassettesimo), ha incluso anche, per la prima volta, la pubblicazione di sintetici rapporti intermedi sullo stato di attuazione delle opere PNRR-PNC e delle opere commissariate ai sensi dell'art. 4 del D.L. n. 32/2019, nonché lo sviluppo del sistema informativo SILOS con la realizzazione di due nuove sezioni dedicate alla pubblicazione dei predetti rapporti intermedi e alla presentazione dei dati di sintesi anche mediante il supporto di strumenti e grafiche che facilitino la visualizzazione e la comprensione dei dati aggregati contenuti nei rapporti. Il primo Rapporto intermedio, concernente lo stato di attuazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie inserite nella programmazione PNRR-PNC, con dati aggiornati al 31 dicembre 2022, è stato presentato alla Commissione Ambiente nella riunione dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, del 12 aprile 2023. Il secondo Rapporto intermedio, concernente lo stato di attuazione delle opere commissariate, con dati aggiornati al 30 aprile 2023, è stato presentato alla Commissione Ambiente nella riunione dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, dell'11 luglio 2023. Il Rapporto annuale, che

ha analizzato l'evoluzione delle infrastrutture strategiche e prioritarie sulla base dei dati e dei documenti disponibili al 31 agosto 2023, è stato presentato il 22 novembre 2023.

Nell'ambito del monitoraggio del 2024 il rapporto intermedio, concernente lo stato di attuazione delle infrastrutture prioritarie della programmazione PNRR-PNC, con dati aggiornati al 30 giugno 2024, è stato presentato alla Commissione ambiente nella riunione dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, del 18 settembre 2024. A tale rapporto intermedio ha fatto seguito il rapporto finale per il 2024 (il diciottesimo), con dati aggiornati al 31 agosto 2024, che è stato presentato alla Commissione ambiente nella riunione dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, del 18 dicembre 2024. In occasione del monitoraggio per il 2024 è stato rilasciato, nella sezione di SILOS dedicata alla presentazione dei dati aggregati contenuti nei rapporti, un assistente IA a supporto dell'interrogazione dei dati statistici di sintesi relativi alle infrastrutture commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC.

Infine, nell'ambito del monitoraggio del 2025, che si conclude con il presente Rapporto annuale (il diciannovesimo), il rapporto intermedio sullo stato di attuazione delle infrastrutture prioritarie della programmazione PNRR-PNC, con dati aggiornati al 31 maggio 2025, è stato presentato alla Commissione ambiente nella riunione dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, del 30 luglio 2025.

Nota di sintesi

Il presente documento analizza l'evoluzione delle infrastrutture strategiche e prioritarie sulla base dei dati e dei documenti disponibili al 30 novembre 2025. Si tratta del secondo rapporto predisposto nell'ambito del monitoraggio riferito al 2025, dopo il rapporto di sintesi recante i dati intermedi sullo stato di attuazione delle infrastrutture prioritarie della programmazione PNRR-PNC, con dati aggiornati al 31 maggio 2025, presentato il 30 luglio 2025.

Come ogni anno la restituzione degli esiti del monitoraggio trova in SILOS (Sistema Informativo Legge Opere Strategiche), accessibile anche sul sito web della Camera, il quadro di dettaglio degli interventi e 280 schede opera (che forniscono i dati storici e permettono di conoscere lo stato di avanzamento rispetto alle diverse fasi di progettazione, affidamento ed esecuzione dei lavori) riguardanti le opere infrastrutturali deliberate dal CIPESS, commissariate ai sensi dell'art. 4 del DL 32/2019, dell'art. 206 del DL 34/2020, dell'art. 2 del DL 103/2021, dell'art. 33 del DL 13/2023, dell'art. 4 del DL 35/2023, dell'art. 19-bis, comma 1, del DL 104/2023, dell'art. 1, comma 280, della legge 30 dicembre 2023, n. 213, dell'art. 5, comma 4-bis, del DL 89/2024 e ai sensi dell'art. 2, comma 6-septies, del DL 208/2024 ovvero contenute nell'elenco di cui all'Allegato IV all'art. 44 del DL 77/2021. Nel rapporto l'organizzazione delle informazioni tiene conto dell'evoluzione normativa e dello stato di attuazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie articolate per

ambiti della programmazione PNRR-PNC, delle opere commissariate e delle altre opere prioritarie e non prioritarie. Sono altresì presentati i dati sul mercato delle opere pubbliche e sull'impatto delle infrastrutture strategiche e prioritarie sul territorio.

Vengono qui di seguito presentati i principali risultati della nuova analisi.

Intero quadro delle opere strategiche e prioritarie

1. È di **522 miliardi di euro il costo al 30 novembre 2025 delle infrastrutture strategiche prioritarie**, rispetto alle quali le disponibilità finanziarie ammontano a 352 miliardi, pari al 67% del costo previsto. Rispetto alla precedente rilevazione aggiornata al 31 agosto 2024, che individuava un costo di 483 miliardi, si osserva un aumento di circa 38,6 miliardi (+8%) ascrivibile all'aggiornamento del costo che, per una parte delle opere monitorate, tiene conto dell'incremento dei costi degli interventi dovuto all'avanzamento progettuale e all'aggiornamento dei quadri economici per adeguamenti tariffari connessi all'aumento dei prezzi. All'aggiornamento del costo al 30 novembre 2025 ha contribuito anche una nuova opera entrata a far parte del perimetro delle infrastrutture strategiche e prioritarie con il commissariamento: si tratta della diga di Vetto nell'Appennino Reggiano,

in Emilia-Romagna, per la quale con DPCM del 16 luglio 2025 è stato nominato un nuovo Commissario straordinario ai sensi dell'articolo 2, comma 6-septies, del DL 208/2024. Per tale opera, sulla base del Documento di Valutazione delle Alternative Progettuali (DOCFAP) recentemente approvato, è stimato un costo di 519 milioni di euro.

1.1 210 miliardi del costo delle infrastrutture strategiche e prioritarie (40%) è riferito ad opere inserite nella programmazione PNRR-PNC o commissariate (28 miliardi il costo delle opere PNRR-PNC non commissariate, 44 miliardi il costo delle opere commissariate e PNRR-PNC e 138 miliardi il costo delle opere commissariate non PNRR-PNC) e 312 miliardi (60%) alle altre infrastrutture strategiche e prioritarie programmate a partire dal 2001.

1.2 L'80% dei costi previsti per la realizzazione del programma di infrastrutture strategiche e prioritarie, pari a 417 miliardi di euro, è destinato a potenziare e rinnovare le reti ferroviaria (232 miliardi, 44,3%) e stradale (171 miliardi, 32,8%) e alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina (13,5 miliardi, 2,6%). Un altro 16,9%, pari a circa 88 miliardi, è destinato a sistemi urbani, porti, aeroporti e ciclovie. Il restante 3,4% spetta al Mo.S.E., a altri interventi infrastrutturali e all'edilizia pubblica.

1.3 Lo stato di realizzazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie è il seguente: **75 miliardi di lavori ultimati** (+9,5% rispetto ad agosto 2024; +37,9% rispetto ad agosto 2023; +41,8% rispetto a maggio 2022); **174 miliardi di lavori in corso** (+19% rispetto ad agosto 2024; +94,1% rispetto ad agosto 2023; +156,1% rispetto a maggio 2022) dei quali il 58% (101,6 miliardi) è rappresentato da cantieri ferroviari; **33 miliardi con contratto sottoscritto e lavori da avviare** (-9,4% rispetto ad agosto 2024; +1,9% rispetto ad agosto 2023; +217,9% rispetto a maggio 2022); **20 miliardi di lavori in gara o aggiudicati** (+78,4% rispetto ad agosto 2024;

-41,2% rispetto ad agosto 2023; -2,2% rispetto a maggio 2022); **189,5 miliardi di lavori in fase di progettazione** da affidare (+4,1% rispetto ad agosto 2024; +0,7% rispetto ad agosto 2023; -1,8% rispetto a maggio 2022).

1.4 252 miliardi di euro delle infrastrutture strategiche e prioritarie sono localizzati al Centro-Nord; 194 miliardi al Sud e nelle Isole; 76 miliardi sono interventi diffusi sul territorio. Nelle regioni del Centro-Nord, dove risiede il 67% della popolazione, si concentrano interventi per un valore pari al 48% del costo complessivo delle opere strategiche e prioritarie; mentre nelle regioni del Sud e nelle Isole, dove risiede il 33% della popolazione, è localizzata una quota del 37% dei costi. Il restante 15% è relativo al costo di programmi e interventi non ripartibili a livello di macro area geografica. Riguardo alle disponibilità, al Centro-Nord si rileva una copertura finanziaria del 73% mentre al Sud e nelle Isole è del 63%.

Infrastrutture commissariate o PNRR-PNC

2. Le infrastrutture commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC hanno un costo di 210 miliardi di euro (il 40% del totale delle infrastrutture strategiche e prioritarie) e presentano una copertura finanziaria del 67% (vedi grafico a pag. 30). Rispetto al costo complessivo: 182,220 miliardi (164,105 miliardi ad agosto 2024) sono riferiti al costo totale delle 132 opere strategiche e prioritarie commissariate al 30 novembre 2025 (4 in più rispetto alla precedente rilevazione di agosto 2024); 71,824 miliardi (71,474 miliardi a maggio 2025, 82,837 a giugno 2024 e 73,821 miliardi ad agosto 2023) sono riferiti al costo totale delle opere strategiche e prioritarie inse-

rite nella programmazione PNRR-PNC a seguito della revisione del PNRR approvata dal Consiglio UE in data 27 novembre 2025 e sulla base dei primi dati di dettaglio disponibili alla data di chiusura del presente rapporto; 43,962 miliardi è invece il costo delle opere commissariate e contestualmente anche inserite nella programmazione PNRR-PNC.

2.1 Lo stato di realizzazione: oltre 110 miliardi di lavori contrattualizzati, dei quali l'88% sono in corso di esecuzione. I lavori in corso di esecuzione rappresentano il 46% del costo complessivo (una percentuale che sale all'85% per le opere PNRR-PNC e scende al 40% per le opere commissariate) pari a circa 96 miliardi dei quali il 56,5% al Centro-Nord e il 41,8% al Sud e nelle Isole. Un altro 42% dei costi riguarda lavori in fase di progettazione, una percentuale che sale al 47% per le opere commissariate (era del 59% a maggio 2022, primo periodo di attività dei commissari) e scende a meno dell'8% per le opere PNRR-PNC; si tratta di circa 88 miliardi dei quali 5,5 relativi a opere PNRR-PNC (circa la metà del costo è relativo a opere parzialmente finanziate con il fondo PNC e tra queste rientrano alcune opere stradali strategiche del Centro Italia che attraversano i territori colpiti dal sisma 2009-2016). Il 6,4% dei costi riguarda progetti con contratto sottoscritto e lavori da avviare (5,4% per le opere PNRR-PNC e 6,5% per le opere commissariate); il 3,6% riguarda progetti in gara o aggiudicati; il restante 2% sono lavori ultimati.

2.2 Per le grandi opere di nuova costruzione commissariate o PNRR-PNC, sono confermate le difficoltà a rispettare le tempistiche particolarmente stringenti previste nei cronoprogrammi di attività, nonostante le semplificazioni introdotte. L'analisi dello stato realizzativo al 30 novembre 2025 di 10 opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, di cui all'Allegato IV all'art.

44 del DL 77/2021 (circa 57,5 miliardi di euro il costo, pari al 27% del costo di tutte le opere commissariate o PNRR-PNC), conferma le difficoltà a rispettare le tempistiche particolarmente stringenti previste nei cronoprogrammi di attività, nonostante le semplificazioni introdotte, a causa di ritardi e criticità attuative diverse che accompagnano l'avanzamento procedurale, finanziario e fisico dei progetti. Il **54% dei costi riguarda lavori in fase di progettazione** (31,428 miliardi, dei quali 12,482 miliardi, il 40%, relativi alla tratta prioritaria della linea AV/AC Salerno - Reggio Calabria), una percentuale che scende al 42% per tutte le opere commissariate o PNRR-PNC. Un altro 36% dei costi riguarda lavori in corso di esecuzione (20,848 miliardi, dei quali 10,432 miliardi, il 50%, relativi all'itinerario AV/AC Palermo-Catania-Messina), una percentuale che sale al 46% per tutte le opere commissariate o PNRR-PNC. Il 5% dei costi riguarda progetti con contratto sottoscritto e lavori da avviare (2,606 miliardi di cui 2,127 miliardi relativi al raddoppio Galleria Santomaro nell'ambito dei lavori di realizzazione della tratta prioritaria della linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria, 470 milioni alla fase B della Diga Foranea di Genova e i restanti 9 milioni ai lavori di elettrificazione delle banchine del Punto Franco Scalo Legnami del Porto di Trieste). Il 3%, 1,500 miliardi, è relativo al maxi appalto per l'affidamento dei lavori per la costruzione del nuovo tronco superiore dell'Acquedotto del Peschiera, dalle Sorgenti alla centrale di Salisano. Il 2%, 1,1 miliardi, riguarda lavori ultimati tra i quali rientrano 638 milioni relativi al lotto 6 Catena-nuova-Bicocca della linea AV/AC Palermo-Catania e 406 milioni relativi a tre lotti della linea Orte-Falconara (Variante di Falconara e bretella di collegamento; raddoppio tratta Castelplanio-Montecarotto; raddoppio tratta Fabriano-P.M.228 e interventi di completamento tratta Orte-Terni).

Altre infrastrutture strategiche e prioritarie

3. Le altre infrastrutture strategiche e prioritarie nazionali, non inserite nel PNRR-PNC né oggetto di commissariamento ma importanti e destinate a ridurre il gap infrastrutturale del Paese, **hanno un costo di 312 miliardi con copertura finanziaria, al momento della rilevazione, del 68%**. Rispetto al costo complessivo: 267 miliardi (l'86%) sono riferiti al costo delle infrastrutture prioritarie individuate con gli Allegati ai DEF dal 2015, non commissariate e non inserite nella programmazione PNRR-PNC; i restanti 44,578 miliardi (il 14%) sono riconducibili a infrastrutture strategiche inserite nell'11° Allegato infrastrutture al DEF 2013 approvato con la delibera del CIPE n. 26 del 2014 ma non individuate tra le priorità degli Allegati ai DEF dal 2015, non commissariate e non inserite nella programmazione PNRR-PNC.

3.1 L'80% dei costi previsti per la realizzazione delle altre infrastrutture strategiche o prioritarie, pari a 250 miliardi, è destinato a potenziare e rinnovare le reti stradale (125 miliardi) e ferroviaria (111 miliardi) e al Ponte sullo Stretto di Messina (13,5 miliardi). Un altro 18%, pari a circa 57 miliardi, è destinato a sistemi urbani, porti, aeroporti e ciclovie. Il restante 2% è destinato a infrastrutture strategiche energetiche e idriche, ad altri interventi infrastrutturali e all'edilizia pubblica.

3.2 Il monitoraggio svolto, con dati aggiornati al 30 novembre 2025, evidenzia che il 23% dei 312 miliardi, pari a circa 71 miliardi, riguarda lavori ultimati tra i quali rientrano alcune infrastrutture di importo rilevante ultimate nell'ultimo anno (i lotti sottoattraversamento Isarco e Sillschlucht della galleria di Base del Brennero e alcuni lotti della linea 1 della metropolitana di Napoli, compresa l'integrazione con la Linea Arcobaleno a Piscinola).

Un altro 25%, 77,6 miliardi, riguarda lavori in corso tra i quali rientrano diversi programmi di interventi RFI (risanamento acustico, la sicurezza armamento, l'idrogeologia, la soppressione passaggi a livello, l'upgrading infrastrutturale e tecnologico e il piano integrato stazioni), alcuni lotti di importo rilevante relativi a opere ferroviarie (tunnel transfrontalieri Torino-Lione e Brennero), stradali (completamento pedemontana lombarda, gronda di Genova, passante di Bologna e il potenziamento del nodo di Firenze) e per il trasporto urbano nelle grandi città (Torino, Milano, Genova, Firenze, Bologna, Roma, Napoli, Palermo e Cagliari). **Il 6%, 19,424 miliardi, riguarda progetti con contratto sottoscritto e lavori da avviare** tra i quali rientrano il Ponte sullo Stretto, la nuova Autostrada regionale Cispadana, il nuovo collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo, la Via del Mare A4 - Jesolo e litorali, il Prolungamento linea metropolitana M1 tratta Bisceglie-Baggio-Olmi-Valsesia, la linea tramviaria T2 Pendolina-Centro-Stazione-Fiera di Brescia, la linea tramviaria Libertà-Rovezzano di Firenze. **Il 4%, 12,182 miliardi, riguarda progetti in gara o aggiudicati** tra i quali rientrano il 5° lotto costruttivo (attrezzaggio tecnologico) della sezione transfrontaliera della Torino-Lione; la terza corsia A22 Verona-Modena e l'adeguamento della corsia d'emergenza (interventi rientranti nel piano di investimenti da 10,3 miliardi previsti dalla gara relativa all'affidamento, mediante procedura di finanza di progetto con diritto di prelazione in favore del Promotore, della concessione avente ad oggetto la gestione dell'autostrada A22 Brennero-Modena nonché la progettazione e l'esecuzione dei lavori finalizzati al miglioramento delle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali, gara indetta a gennaio 2025, sospesa a giugno 2025 in attesa della pronuncia della Corte di Giustizia dell'Unione europea in merito

al diritto di prelazione a favore del promotore previsto dal bando, e riaperta a fine novembre 2025), il Tunnel Subportuale Urbano di attraversamento della città di Genova - Lotto B (gara indetta a gennaio 2026) e il nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli. **Il 32%, pari a circa 101 miliardi, riguarda lavori in fase di progettazione** dei quali il 53% (54 miliardi) relativi a infrastrutture ferroviarie e il 28% (28 miliardi) relativo a infrastrutture stradali. La restante quota del **10%, 30,678 miliardi, riguarda i lotti con uno stato di avanzamento misto relativi a programmi di interventi diffusi sul territorio** per la manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente per i quali risulta difficile ricostruire un chiaro stato realizzativo in conseguenza della loro frammentazione.

3.3 Costi per ambito territoriale: 136 miliardi di euro (44%) interessano il Centro-Nord, 101 miliardi (32%) il Sud e le Isole e 75 miliardi (24%) si riferiscono ad investimenti diffusi sul territorio. In relazione allo stato di avanzamento per ambito territoriale, al Centro-Nord si localizzano 39 miliardi di lavori ultimati (29% del totale territoriale) e 54 miliardi di lavori contrattualizzati (40%), dei quali il 91% sono in corso di esecuzione; al Sud e nelle Isole 30 miliardi di lavori ultimati (30%) e 22 miliardi (22%) di lavori contrattualizzati, dei quali il 35% sono in corso di esecuzione.

Impatto delle infrastrutture strategiche e prioritarie sul mercato delle opere pubbliche

4. Impatto della programmazione delle opere strategiche e prioritarie sul mercato delle opere pubbliche. Nel 2025 il mercato delle opere pubbliche torna a crescere, dopo il fisiologico rallentamento regi-

strato nel 2024. Per i bandi e per le aggiudicazioni, sono totalizzati importi rilevanti che sono superati solo dai valori annui record del biennio 2022-2023 determinati grazie all'importante contributo della programmazione PNRR che, a livello nazionale, ha inciso per il 40% degli importi. Il nuovo quadro della domanda di opere pubbliche in Italia fa emergere: a) la forte crescita dei contratti di partenariato pubblico privato (PPP) e degli appalti di costruzione/manutenzione e gestione, due sistemi di realizzazione di lavori pubblici caratterizzati da una durata pluriennale e dalla richiesta di lavori (in misura più o meno rilevante in base alla tipologia contrattuale) e servizi di facility management; b) il fisiologico rallentamento dei lavori tradizionali (appalti di sola esecuzione e appalti integrati) dopo la fase espansiva spinta dalla programmazione PNRR; c) la prosecuzione della crescita della domanda dei Comuni, mentre crolla la domanda di RFI e ANAS. **Le infrastrutture strategiche e prioritarie sono distribuite sull'intero territorio nazionale. A livello nazionale incidono per il 24% del mercato delle opere pubbliche, al Centro-Nord per il 23% e al Sud e nelle Isole per il 40%.** Dall'aggregazione delle aggiudicazioni di importo superiore a 1 milione di euro dell'ultimo quinquennio per area geografica, considerando che una parte non è riconducibile a una delle due aree geografiche individuate, per le infrastrutture strategiche e prioritarie, con riguardo agli importi, emerge una equa distribuzione territoriale: 49% al Centro-Nord (circa 35,7 miliardi); 48% al Sud e nelle Isole (circa 34,8 miliardi). Il restante 3% spetta a programmi di interventi diffusi sul territorio. Meno equilibrata la spesa per le altre opere pubbliche: 52% al Centro-Nord (116,850 miliardi); 23% al Sud e nelle Isole (52,351 miliardi); 25% per programmi di interventi diffusi sul territorio (57,117 miliardi).

01

A CURA DI

SERVIZIO STUDI

L'evoluzione della normativa in materia di programmazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie

1.1

La programmazione introdotta dalla c.d. "legge obiettivo"

Il quadro normativo delineato dalla legge 21 dicembre 2001, n. 443, e successive modifiche e integrazioni, e dal relativo provvedimento di attuazione (costituito dal decreto legislativo 1° agosto 2002, n. 190) era finalizzato alla definizione di una disciplina speciale per la programmazione, il finanziamento e la realizzazione delle infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale.

Le principali finalità perseguite dalla disciplina speciale delle opere strategiche introdotte dalla legge obiettivo erano la programmazione annuale degli interventi, l'accelerazione delle procedure amministrative, nonché l'incentivazione dell'afflusso di capitali privati.

Il comma 1-bis dell'art. 1 della legge n. 443 del 2001 (introdotto dalla legge n. 166 del 2002) prevedeva che il Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS) da inserire nel Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) contenesse le seguenti indicazioni:

- a)** l'elenco delle infrastrutture e degli insediamenti strategici da realizzare;
- b)** i costi stimati per ciascuno degli interventi;
- c)** le risorse disponibili e le relative fonti di finanziamento;
- d)** lo stato di realizzazione degli interventi previsti nei programmi precedentemente approvati;
- e)** il quadro delle risorse finanziarie già destinate e degli ulteriori finanziamenti necessari per il completamento degli interventi.

Il nuovo regime normativo introdotto si ispirava, quindi, ad un modello di programmazione annuale, affidata al Governo (ma, comunque, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle regioni), delle cd. infrastrutture strategiche da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese.

L'art. 1, comma 1, della legge n. 443 del 2001 affidava, infatti, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministri competenti e le regioni o province autonome interessate, il compito di predisporre un programma destinato ad essere inserito, previo parere del CIPE e previa intesa della Conferenza unificata, nel Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF), con l'indicazione dei relativi stanziamenti. Con tale previsione, pertanto, veniva demandato al Parlamento il compito (tuttora esercitato, come si dirà più avanti) di pronunciarsi sul programma in sede di esame del DPEF. In sede di prima applicazione, il programma delle infrastrutture strategiche (PIS) venne approvato con la delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121.

Negli anni successivi, a partire dal 2003, il DPEF presentato al Parlamento ha indicato – in uno specifico allegato interamente dedicato allo stato di attuazione del PIS (cd. Allegato Infrastrutture) – gli elenchi di interventi rientranti nel PIS ed ammessi, pertanto, alla disciplina speciale.

In chiave valutativa, l'esperienza della "legge obiettivo" ha mostrato punti di forza (centralità politica del tema, tentativo di accelerazione e di attrazione di capitali privati) ma anche limiti strutturali:

- un perimetro programmatico molto ampio e non sempre accompagnato da coperture credibili;
- una selezione inizialmente poco selettiva e spesso non ancorata a valutazioni comparabili;

- la tendenza alla proliferazione di procedure speciali e strumenti contrattuali complessi;
- un elevato rischio di contenzioso e di riprogrammazioni.

Questi elementi hanno contribuito, negli anni, al passaggio verso modelli più orientati alla selettività, alla valutazione ex ante ed alla riconduzione nel ciclo ordinario di bilancio e di programmazione.

1.2

La legge di contabilità e di finanza pubblica

La legge 31 dicembre 2009, n. 196 (legge di contabilità e di finanza pubblica) ha semplificato e razionalizzato il complesso delle procedure che presiedono alle decisioni di finanza pubblica, tenendo conto dei vincoli derivanti dall'ordinamento europeo e del nuovo assetto dei rapporti economici e finanziari tra lo Stato e le autonomie territoriali

In tale ambito, il DPEF è stato sostituito prima dalla Decisione di finanza pubblica e successivamente – a seguito delle modifiche apportate dalla legge n. 39 del 2011 – dal Documento di economia e finanza (DEF), in allegato al quale, ai sensi dell'art. 10, comma 8, della legge di contabilità, era presentato il Programma delle infrastrutture strategiche (PIS) predisposto ai sensi della legge n. 443 del 2001, nonché lo stato di avanzamento del medesimo Programma relativo all'anno precedente.

In attuazione della legge n. 196/2009 sono stati emanati i decreti legislativi n. 228 e n. 229 del 2011, concernenti, rispettivamente, la valutazione degli investimenti relativi alle opere pubbliche e le procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche.

In particolare, merita ricordare l'art. 1 del D.Lgs. n. 228/2011, che ha previsto l'obbligatorietà, per i singoli Ministeri, delle attività di valutazione ex ante ed ex post per le opere pubbliche o di pubblica utilità finanziate a valere sulle proprie risorse poste a bilancio o su quelle oggetto di trasferimento a favore di soggetti attuatori, pubblici o privati, nonché per le opere pubbliche che prevedono emissione di garanzie a carico dello Stato.

La finalità di tale disposizione è, come indicato nella norma di delega, quella di garantire la razionalizzazione, la trasparenza e l'efficacia/efficienza della spesa in conto capitale per le opere pubbliche dei singoli Ministeri, tenuti ad elaborare un nuovo documento, il Documento Pluriennale di Pianificazione, allo scopo di migliorare la qualità della programmazione e ottimizzare il riparto delle risorse di bilancio (il contenuto di tale documento è stato poi integrato dall'art. 34, comma 15, lett. b), del D.L. 179/2012).

Per le infrastrutture strategiche, il Documento è costituito dal c.d. Allegato infrastrutture al DEF (predisposto ai sensi dell'art. 10, comma 8, della legge n. 196/2009).

1.3

L'introduzione delle priorità infrastrutturali

Con la presentazione dell'allegato infrastrutture al DPEF 2007-2011 è stata introdotta un'importante novità nella logica di gestione e attuazione del PIS: è stata infatti evidenziata la necessità, a fronte del contenuto di carattere generale del programma inizialmente approvato con la delibera CIPE n. 121 del 2001, di pervenire all'individuazione di un numero limitato di opere prioritarie selezionate secondo criteri di effi-

caccia nell'utilizzo delle risorse. Tale scelta è stata ritenuta necessaria a fronte dei sempre più stringenti vincoli di finanza pubblica e al fine di riorientare le previsioni di utilizzo delle risorse disponibili secondo una logica di più mirata efficienza allocativa.

Con il decreto legislativo n. 113/2007, correttivo dell'allora vigente codice degli appalti (d.lgs. 163/2006), venne introdotto nel codice il comma 1-ter dell'art. 161, al fine di precisare i criteri di individuazione delle infrastrutture cui attribuire priorità nell'ambito del PIS. Si trattava delle infrastrutture:

1. già avviate;
2. oppure con il progetto esecutivo approvato;
3. oppure quelle per le quali ricorre la possibilità di finanziamento con capitale privato, sia di rischio che di debito, nella misura maggiore possibile.

Tale mutamento di rotta ha portato ad una vera e propria rivisitazione del programma, avvenuta con l'allegato infrastrutture al DPEF 2008-2012, in cui venne definito un nuovo quadro di priorità infrastrutturali, sia attraverso l'individuazione delle opere realisticamente programmabili nell'ambito del PIS, sia attraverso l'individuazione di infrastrutture ulteriori definite prioritarie.

Successivamente, l'art. 41, comma 1, del D.L. n. 201/2011 ridefinì ulteriormente le modalità ed i criteri di programmazione delle opere strategiche per permettere la selezione delle opere prioritarie, stabilendo che le infrastrutture fossero da ritenersi prioritarie sulla base dei seguenti criteri generali:

- coerenza con l'integrazione con le reti europee e territoriali;
- stato di avanzamento dell'iter procedurale;
- possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato.

1.4

La disciplina introdotta dal D.Lgs. 50/2016

Con l'entrata in vigore del Codice dei contratti pubblici di cui al D.Lgs. 50/2016, e del successivo decreto legislativo correttivo (D.Lgs. 56/2017), nonché con la presentazione dell'Allegato Infrastrutture «Connettere l'Italia» al DEF 2017, l'esperienza della legge obiettivo (L. 443/2001) veniva definitivamente conclusa e superata e, con essa, anche quella del PIS, il principale contenitore della politica infrastrutturale nazionale avviato nel 2002.

Venuto meno l'obbligo di predisporre l'aggiornamento annuale del PIS, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha quindi adottato, nel giugno 2017, in attuazione del D.Lgs. 228/2011, le Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche, approvate dal CIPE, che definiscono le procedure e i criteri per la valutazione ex ante e la selezione degli interventi da includere nel DPP.

In particolare, il Codice del 2016 (art. 217) ha previsto, tra l'altro, l'abrogazione dei commi da 1 a 5 dell'art. 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cd. legge obiettivo) e della previgente disciplina speciale relativa alla progettazione, all'approvazione dei progetti e alla realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale (che era contenuta nel capo IV del titolo III della parte II dell'abrogato decreto legislativo n. 163 del 2006).

La disciplina per la programmazione e il finanziamento delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese definita dal D.Lgs. n. 50/2016 (agli artt. 200-203) si basava sull'adozione dei due strumenti di pianificazione e programmazione rappresenta-

ti dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) – cui era demandato il compito di definire le linee strategiche delle politiche della mobilità delle persone e delle merci nonché dello sviluppo infrastrutturale del Paese – e dal Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP), chiamato a dettare l'elenco degli interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica la cui progettazione di fattibilità fosse valutata meritevole di finanziamento, da realizzarsi in coerenza con il PGTL. In particolare, una specifica normativa riguardava il primo DPP – peraltro mai adottato – che avrebbe dovuto essere approvato entro un anno dalla data di entrata in vigore del nuovo Codice (ossia entro il 19 aprile 2017). In base alle modifiche apportate al Codice dal c.d. decreto correttivo (D.Lgs. 56/2017), si prevedeva che, nelle more dell'approvazione del PGTL, il primo DPP dovesse contenere le linee strategiche e gli indirizzi per il settore dei trasporti e delle infrastrutture, nonché un elenco degli interventi ad essi coerente (art. 201, comma 7, del Codice del 2016).

Fino all'approvazione del primo DPP valevano, inoltre, come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti, gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore del Codice o in relazione ai quali sussistesse un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea (articolo 201, comma 9, del Codice). In forza di tale regime transitorio, sono stati quindi adottati i successivi “allegati infrastrutture” al DEF, ivi incluso l'allegato al DEF 2023 che definisce le nuove linee programmatiche per lo sviluppo delle infrastrutture di competenza del MIT, “sulla base delle quali verranno individuati, nei prossimi mesi, la nuova pianificazione, il nuovo quadro delle priorità, declinando il programma dei finanziamenti e le tempistiche di realizzazione degli investimenti”.

1.5

La nuova disciplina introdotta dal D.Lgs. 36/2023

In attuazione dell'art. 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici, e in attuazione dello specifico target previsto nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), è stato quindi approvato il nuovo Codice dei contratti pubblici (D. Lgs. 36/2023), che ha conseguentemente abrogato il D. Lgs. 50/2016.

Tra i criteri indicati nella L. n. 78 del 2022, che definiscono il quadro che disciplina gli ambiti regolati dal nuovo Codice, figura espressamente la “revisione e semplificazione della normativa primaria in materia di programmazione, localizzazione delle opere pubbliche e dibattito pubblico (...)” (articolo 1, comma 2, lettera o)). Tra gli obiettivi del PNRR, si prevede in particolare che “la semplificazione delle norme in materia di appalti pubblici e concessioni è obiettivo essenziale per l'efficiente realizzazione delle infrastrutture e per il rilancio dell'attività edilizia (...)” Tale semplificazione deve avere a oggetto non solo la fase di affidamento, ma anche quelle di pianificazione, programmazione e progettazione” (PNRR, pag. 69).

Sotto il profilo della disciplina degli strumenti programmatori e di progettazione delle opere pubbliche, il nuovo Codice, entrato in vigore, con i relativi allegati, dal 1° aprile 2023, e reso efficace dal 1° luglio 2023, disciplina, all'articolo 39, la programmazione e la progettazione delle infrastrutture strategiche la cui realizzazione riveste carattere di urgenza e di preminente interesse nazionale ai fini della modernizzazione e dello sviluppo della Nazione. In netta discontinuità con l'impostazione pianificatoria e programmatoria del precedente Codice, che

prevedeva un Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e un Documento pluriennale di pianificazione (DPP) (quest'ultimo peraltro mai adottato), l'art. 39 del nuovo Codice, come modificato dal D. Lgs. 209 del 2024 (cd. decreto correttivo) dispone che:

- a) il Governo con **delibera del Consiglio dei ministri** qualifica una infrastruttura come strategica e di preminente interesse nazionale ai fini della modernizzazione e dello sviluppo della Nazione;
- b) tale qualificazione è effettuata dal Governo in considerazione del **rendimento infrastrutturale**, dei **costi**, degli obiettivi e dei **tempi di realizzazione** dell'opera, sentite le regioni interessate, ovvero su proposta delle regioni al Governo, sentiti i Ministri competenti;
- c) l'elenco delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale è inserito nel documento di programmazione, aggiornato, di norma, con cadenza annuale, denominato “**Documento di programmazione delle infrastrutture strategiche (DPIS)**”, con l'indicazione: a) dei criteri di rendimento attesi in termini di sviluppo infrastrutturale, riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio nazionale, sostenibilità ambientale, garanzia della sicurezza strategica, contenimento dei costi dell'approvvigionamento energetico del Paese, adeguamento della strategia nazionale a quella della rete europea delle infrastrutture; b) degli esiti della valutazione delle alternative progettuali; c) dei costi stimati e dei relativi stanziamenti; d) del cronoprogramma di realizzazione.

Il regime disciplinato dall'art. 39 prevede, inoltre, l'istituzione presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, di un apposito comitato speciale per l'esame dei progetti relativi alle infrastrutture strategiche o di preminente interesse nazionale (art. 39, comma 6), e l'introduzione di un meccanismo di superamento dei dissensi qualificati (riguardanti le amministrazioni preposte alla tutela ambientale, paesaggistico-territo-

riale, dei beni culturali o alla tutela della salute e della pubblica incolumità dei cittadini), eventualmente registrati dalla conferenza dei servizi, con l'emanazione di un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa deliberazione del CIPESS, integrato dai Presidenti delle Regioni o delle Province autonome interessate, sentita la Conferenza unificata, con il quale il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'opera è approvato, producendosi gli stessi effetti indicati al comma 10 dell'articolo 38 del Codice (art. 39, comma 8), ossia l'approvazione del progetto, il perfezionamento ad ogni fine urbanistico ed edilizio dell'intesa tra gli enti territoriali interessati anche ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensatrici.

1.6

I commissariamenti delle opere pubbliche e il PNRR-PNC

Sull'insieme degli strumenti programmatori, come da ultimo ridefiniti dal nuovo Codice dei contratti pubblici, volti ad individuare le opere infrastrutturali, per la cui realizzazione sono ritenute necessarie procedure acceleratorie in ragione della loro rilevanza, incidono anche le previsioni dell'art. 4, commi 1-5, del D.L. 32/2019 (cd. decreto sblocca cantieri), modificato dall'art. 9 del D.L. 76/2020 (cd. decreto semplificazioni) e, successivamente, dall'art. 52 del D.L. 77/2021 (cd. decreto semplificazioni-bis), che ha introdotto una procedura a termine (in quanto valida non oltre il 31 dicembre 2021) per l'individuazione – con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri da adottare previo parere delle competenti Commissioni parlamentari e previa intesa con il presidente della Regione interessata in caso di opere di rilevanza

esclusivamente regionale o locale – di **interventi infrastrutturali per la cui realizzazione o il cui completamento** si rende necessaria la nomina di uno o più **Commissari straordinari** in quanto caratterizzati:

4. da un elevato grado di complessità progettuale;
5. da una **particolare difficoltà esecutiva o attuativa**;
6. da **complessità delle procedure tecnico-amministrative**;
7. ovvero che comportano un **rilevante impatto sul tessuto socio-economico** a livello nazionale, regionale o locale.

A tale riguardo, si osserva che la scelta del commissariamento può essere ritenuta indice di un riconoscimento, seppur in modo implicito, del carattere prioritario di un intervento infrastrutturale pur in assenza di una sua formale classificazione in tal senso (come dimostra del resto la circostanza che molte delle opere sottoposte a commissariamento erano già elencate in precedenti allegati infrastrutture al DEF e sono state poi, in numerosi casi, inserite nella programmazione degli interventi infrastrutturali previsti dal PNRR e dal PNC).

Nel dettaglio, si ricorda che ai sensi dell'art. 4 del DL 32/2019 sono stati emanati i seguenti atti:

- i D.P.C.M. 16 aprile 2021, con i quali si è proceduto alla nomina di 29 commissari straordinari a cui sono state affidate **57 opere**;
- i D.P.C.M. 5 agosto 2021, con i quali si è proceduto alla nomina di ulteriori 20 commissari a cui sono state affidate altre **45 opere**;
- il D.P.C.M. 22 novembre 2021, con il quale si è proceduto alla nomina del commissario straordinario per accelerare la realizzazione di interventi relativi alla rete viaria della Sardegna a cui sono state affidate **8 opere** per 10 interventi infrastrutturali complessivi;
- i D.P.C.M. 11 maggio 2022 che hanno previsto la nomina di ulteriori Commissari straordinari (**10 opere** a cui si aggiungono 5 interven-

ti che riguardano interventi complementari o di sistema a interventi già commissariati con i DPCM di aprile e di agosto 2021);

- il D.P.C.M. 5 giugno 2023, con il quale si è proceduto alla nomina del commissario straordinario per l'**opera** "Collegamento intermodale Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave)".

Si ricorda inoltre che nella programmazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie sono inserite anche le seguenti 11 opere commissariate:

- Sistema MO.S.E. di cui all'art. 4, comma 6-bis, DL 32/2019;
- Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi di cui all'art. 4, comma 12-septies, DL 32/2019;
- Misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di Venezia di cui all'art. 2 del DL 103/2021;
- Autostrade A24 e A25 adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura di cui all'art. 206 del DL 34/2020;
- Nodo di Tirano sulla SS 38 dello Stelvio (D.P.C.M. 20 luglio 2023) di cui all'art. 33, comma 5, del DL 13/2023;
- Linea 2 della metropolitana di Torino (D.P.C.M. 21 novembre 2023) ai sensi dell'art. 33, comma 5 quater, del DL 13/2023;
- Riqualficazione e manutenzione della A19 Palermo-Catania (D.P.C.M. 12 ottobre 2023) ai sensi dell'art. 4, comma 7-bis, del DL 35/2023;
- Variante di Demonte (D.P.C.M. 29 gennaio 2024) ai sensi dell'art. 19-bis, comma 1 del DL 104/2023;
- Piattaforma logistica intermodale con annesso scalo portuale del porto di Tremestieri (D.P.C.M. 27 dicembre 2024) ai sensi dell'articolo 5, comma 4-bis, del DL 89/2024;
- Velocizzazione e potenziamento della linea ferroviaria Adriatica (D.P.C.M. 30 giugno 2025) ai sensi dell'articolo 1, comma 280, della legge 30 dicembre 2023, n. 213;

- Completamento del progetto di fattibilità tecnico-economica e della progettazione esecutiva della diga di Vetto (D.P.C.M. 16 luglio 2025) ai sensi dell'articolo 2, comma 6-septies, del DL 208/2024.

Al 30 novembre 2025 risultano **commissariate 132 opere e nominati 52 commissari** straordinari. In tale contesto, si è poi innestata la programmazione degli interventi previsti dal Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), nel quale sono indicate priorità infrastrutturali particolarmente cogenti in quanto assistite da specifici vincoli realizzativi e temporali in relazione all'utilizzo entro il 2026 delle risorse destinate all'Italia dal programma Next Generation EU, nonché gli investimenti infrastrutturali previsti dal Piano nazionale complementare agli investimenti al PNRR di cui al D.L. n. 59/2021.

1.7

La stratificazione del quadro programmatico

Come già osservato nei rapporti precedenti, il quadro programmatico in materia di infrastrutture strategiche e prioritarie appare caratterizzato da forti elementi di stratificazione e differenziazione dei metodi e degli strumenti di programmazione in conseguenza della riconducibilità degli interventi infrastrutturali a diverse tipologie di priorità (opere PNRR, opere commissariate, opere prioritarie “comuni”, ecc.).

In particolare, per quel che rileva ai fini del presente Rapporto, opere prioritarie PNRR e opere commissariate costituiscono due sotto-insiemi che **si intersecano in un'area comune**, rappresentata dall'insieme delle opere per le quali ricorre la doppia condizione dell'inserimento nel PNRR e dell'avvenuto commissariamento. Di qui nasce l'esigenza di una riflessione sulla possibile sovrapposizione tra livelli di programmazione

e anche tra le discipline applicabili alle fasi di progettazione, affidamento ed esecuzione dei lavori – elementi, questi, che possono incidere anche in termini di diversa velocità dei cosiddetti “tempi di attraversamento” tra una fase e l'altra del ciclo realizzativo dell'opera pubblica a seconda che questa appartenga al primo o al secondo sotto-insieme – e ciò tenuto conto che per le opere PNRR si applicano le semplificazioni previste dall'art. 48 del D.L. n. 77/2021 mentre per le opere commissariate la disciplina applicabile si rinviene principalmente all'art. 4 del D.L. n. 32/2019.

Inoltre, il D.Lgs. 36/2023 (nuovo Codice dei contratti pubblici) reca una norma (art. 225, comma 8) che salvaguarda l'applicazione delle norme già previste dal D.L. n. 77/2021 alle procedure di affidamento e ai contratti riguardanti investimenti pubblici, anche suddivisi in lotti, finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR e dal PNC.

La necessità di dare avvio ad un processo di rivisitazione dei documenti metodologici in relazione alle modalità di selezione e di individuazione delle infrastrutture e dei programmi di intervento prioritari era stata, del resto, già segnalata anche nell'Allegato infrastrutture al DEF 2023, in concomitanza con l'avvio della fase di transizione verso la piena operatività del nuovo Codice dei contratti pubblici.

Infine, un ulteriore elemento di indeterminatezza del quadro programmatico – con specifico riferimento alla programmazione delle opere infrastrutturali che esulano dal novero delle priorità definite con il PNRR (e ridefinite con le successive revisioni dello stesso approvate dal Consiglio UE dapprima nel dicembre 2023 e, da ultimo, nel novembre 2025) e/o individuate con i commissariamenti – deriva dall'attuale fase di transizione verso le nuove regole della governance economica europea che richiederanno predisposizione di un quadro programmatico

coerente con le nuove regole europee, sebbene il nuovo Documento di Finanza pubblica (DFP) del 2025 abbia continuato ad essere corredato dell'Allegato "Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica".

Sarà pertanto necessario valutare in quali termini la programmazione degli obiettivi di politica economica affidata ai nuovi strumenti del Piano strutturale di bilancio di medio periodo e del DFP impatterà sulla disciplina della programmazione degli interventi infrastrutturali prioritari, la cui individuazione è ora rimessa dall'art. 39 del nuovo Codice dei contratti pubblici ad un apposito elenco da inserire in un documento di programmazione, aggiornato, di norma, con cadenza annuale, denominato "Documento di programmazione delle infrastrutture strategiche (DPIS)".

In conclusione, alla luce dell'evoluzione descritta, l'assetto vigente tende a comporre – senza ancora integrarle pienamente – tre logiche diverse: (i) la programmazione "ordinaria" ancorata al ciclo di bilancio (oggi DFP/DPFP e relativi allegati), (ii) la programmazione accelerata/condizionata da milestone e target (PNRR-PNC), e (iii) la programmazione "eccezionale" legata ai commissariamenti. Tale compresenza può produrre alcune criticità in grado di incidere sulla selettività del "portafoglio" delle opere, sulla certezza delle coperture e sulla prevedibilità dei tempi autorizzativi ed esecutivi. Uno dei nodi critici che, soprattutto nel dopo-PNRR, andranno sciolti se si vorrà mantenere una performance realizzativa sulle infrastrutture strategiche non inferiore a quella ottenuta grazie ai vincoli e al quadro regolatorio del PNRR riguarda anzitutto la selettività e la qualità della valutazione ex ante: la transizione dalla logica dell'"elenco ampio" a una logica realmente fondata su priorità non è ancora compiuta in modo uniforme e questo lascia aperti rischi tipici dell'eccesso di programmazione, di inserimenti occasiona-

li di opere non supportati da una reale maturità progettuale e di stime economiche non aggiornate. Si porrà, in definitiva, il tema di come evitare la frattura tra la fine del regime PNRR e il ritorno al ciclo ordinario, ad esempio valutando la possibilità di introdurre una disciplina di transizione che porti nel regime ordinario ciò che ha funzionato davvero nel regime PNRR – digitalizzazione delle procedure, monitoraggio per milestone, standard di rendicontazione – chiarendo però anche quali sono i profili di governance che, per loro natura, in quanto legati alla eccezionalità dei piani di recupero e resilienza post-pandemici, non saranno replicabili come deroga generalizzata senza alterare gli equilibri ordinamentali complessivi.

02

Programmazione e realizzazione infrastrutture strategiche e prioritarie

2.1

Costo infrastrutture strategiche e prioritarie

I DATI

Valori in euro

483mld	522mld	+8%
Rilevazione 31/08/2024	Rilevazione 30/11/2025	su rilevazione precedente

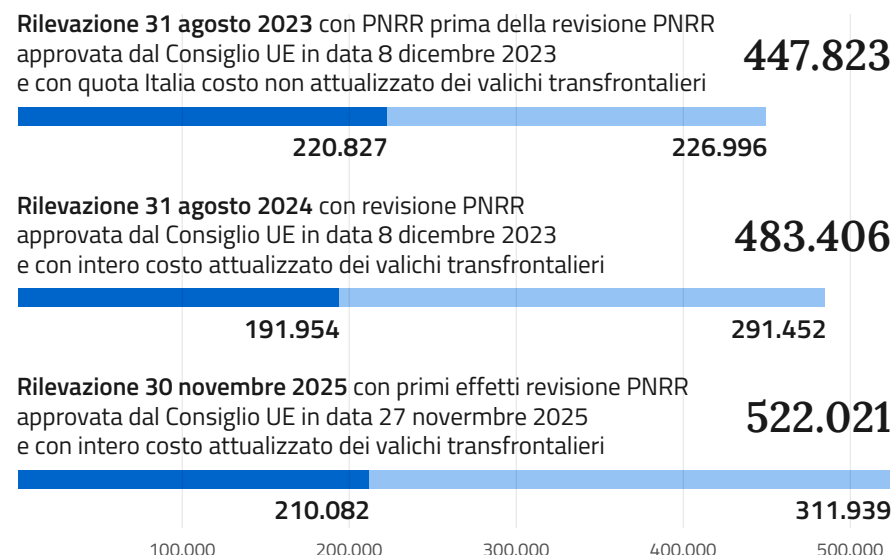
Il costo delle infrastrutture strategiche e prioritarie al 30 novembre 2025 ammonta a 522,021 miliardi di euro, in aumento di 38,615 miliardi (+8%) rispetto alla precedente rilevazione aggiornata al 31 agosto 2024, che individuava una spesa di 483,406 miliardi.

Tale incremento è ascrivibile all'aggiornamento del costo delle infrastrutture strategiche e prioritarie monitorate al 31 agosto 2024 che, per una parte delle opere monitorate, tiene conto dell'incremento dei costi degli interventi dovuto all'avanzamento progettuale e all'aggiornamento dei quadri economici per adeguamenti tariffari connessi all'aumento dei prezzi. All'aggiornamento del costo al 30 novembre 2025 ha contribuito anche una nuova opera entrata a far parte del perimetro delle infrastrutture strategiche e prioritarie con il commissariamento. Si tratta della diga di Vetto nell'Appennino Reggiano, in Emilia-Romagna, per la quale con DPCM del 16 luglio 2025 è stato nominato un nuovo Commissario straordinario ai sensi dell'articolo 2, comma 6-septies, del DL 208/2024. Per tale opera, sulla base del Documento di Valutazione delle Alternative Progettuali (DOCFAP) recentemente approvato, è stimato un costo di 519 milioni di euro.

Costi per rilevazione

Importi in milioni di euro

- Commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC
- Altre infrastrutture strategiche e prioritarie



Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

NB: Le principali fonti informative che hanno contribuito all'aggiornamento del costo al 30 novembre 2025 sono: l'aggiornamento 2024 del Contratto di programma RFI 2022-2026 - parte investimenti, per le opere ferroviarie (alla data di chiusura del presente rapporto non risulta perfezionato l'iter di approvazione dell'aggiornamento 2025); l'aggiornamento 2025 al contratto di programma ANAS 2021-2025, per le opere stradali; il sistema ReGiS per le infrastrutture prioritarie PNRR, con dati aggiornati al 12 gennaio 2026 e con un recepimento ancora parziale degli effetti dell'ultima revisione del PNRR dell'Italia, approvato in via definitiva dal Consiglio UE il 27 novembre 2025, in quanto le Amministrazioni titolari sono ancora in fase di analisi e di identificazione del perimetro dei progetti che continueranno a far parte del PNRR, a seguito della revisione del Piano.

2.2

I programmi e gli interventi strategici e prioritari

I DATI

Valori in euro

210mld

Il costo delle opere commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC

312mld

Il costo delle altre infrastrutture strategiche e prioritarie programmate dal 2001

Rispetto al costo complessivo delle infrastrutture strategiche e prioritarie programmate:

- 210,082 miliardi - il 40% - sono riferiti al costo delle opere commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC al 30 novembre 2025 (a);
- i restanti 311,939 miliardi - il 60% - sono riconducibili a infrastrutture strategiche (inserite nell'11° Allegato infrastrutture al DEF 2013, approvato con la delibera del CIPE n. 26 del 2014, in quanto tale allegato rappresenta l'ultimo documento sul quale si è perfezionato l'iter di approvazione in conformità a quanto previsto dall'abrogata disciplina sulla programmazione delle infrastrutture strategiche) o prioritarie individuate con gli Allegati infrastrutture ai DEF dal 2015) non commissariate e non inserite nella programmazione PNRR-PNC.

Costi delle infrastrutture strategiche e prioritarie

Importi in milioni di euro

210.082

Commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC

Commissariate non PNRR-PNC
138.258

Commissariate e PNRR-PNC
43.962

PNRR-PNC non Commissariate
27.862

Commissariate
182.220

PNRR-PNC
71.824

311.939

Altre strategiche e prioritarie

Altre prioritarie
267.361

Strategiche non prioritarie
44.578

Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

(a): per le opere PNRR nel presente monitoraggio, con dati aggiornati al 30 novembre 2025, sono considerati solo parzialmente gli effetti dell'ultima revisione del PNRR dell'Italia, approvata in via definitiva dal Consiglio UE il 27 novembre 2025, per la limitata disponibilità di informazioni di dettaglio ufficiali che consentano di aggiornare l'analisi delle infrastrutture strategiche e prioritarie alla data di chiusura del rapporto.

2.3

Disponibilità finanziarie

I DATI

352mld €

Il totale delle risorse disponibili

67%

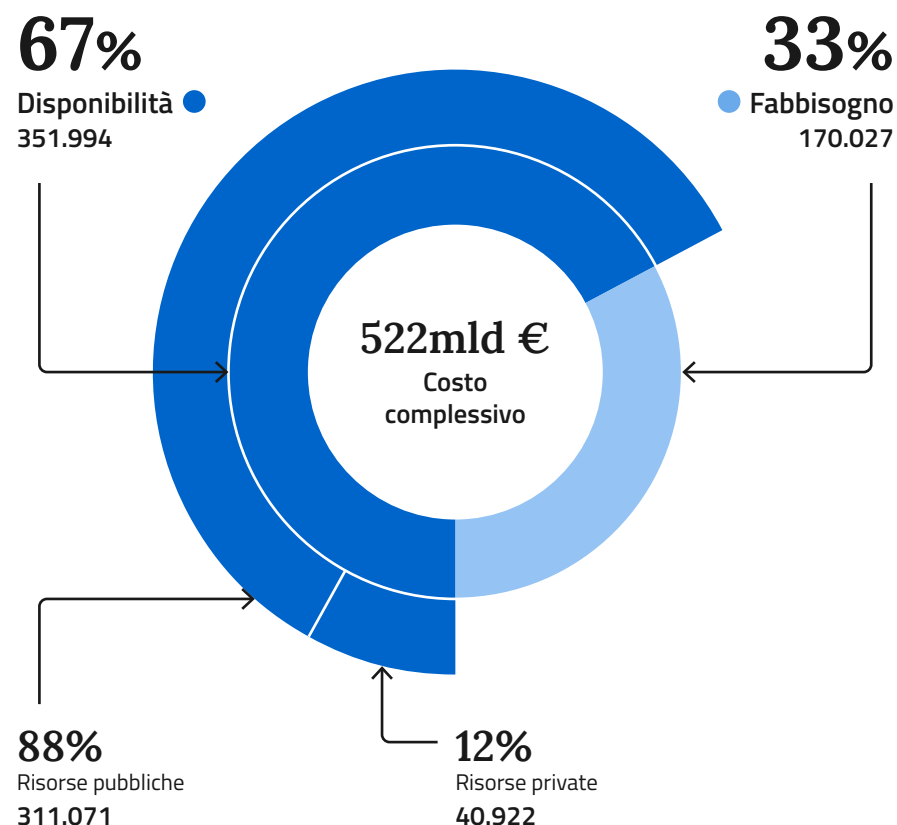
La copertura finanziaria al 30 novembre 2025

Le risorse complessivamente disponibili al 30 novembre 2025, per la realizzazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie programmate a partire dal 2001, ammontano a 351,994 miliardi, il 67% del costo previsto, in aumento di 8,535 miliardi rispetto alla precedente rilevazione di agosto 2024 che individuava risorse disponibili per 343,459 miliardi. Il fabbisogno residuo, necessario per completare le infrastrutture programmate, ammonta a 170,027 miliardi (33%).

L'88% delle disponibilità (311,071 miliardi) è da ricondurre a finanziamenti pubblici e il restante 12% a risorse private (40,922 miliardi).

Costi, disponibilità e fabbisogno per fonte di finanziamento

Importi in milioni di euro



Fonte di finanziamento

Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

2.4
Destinazione dei 522 miliardi per settore

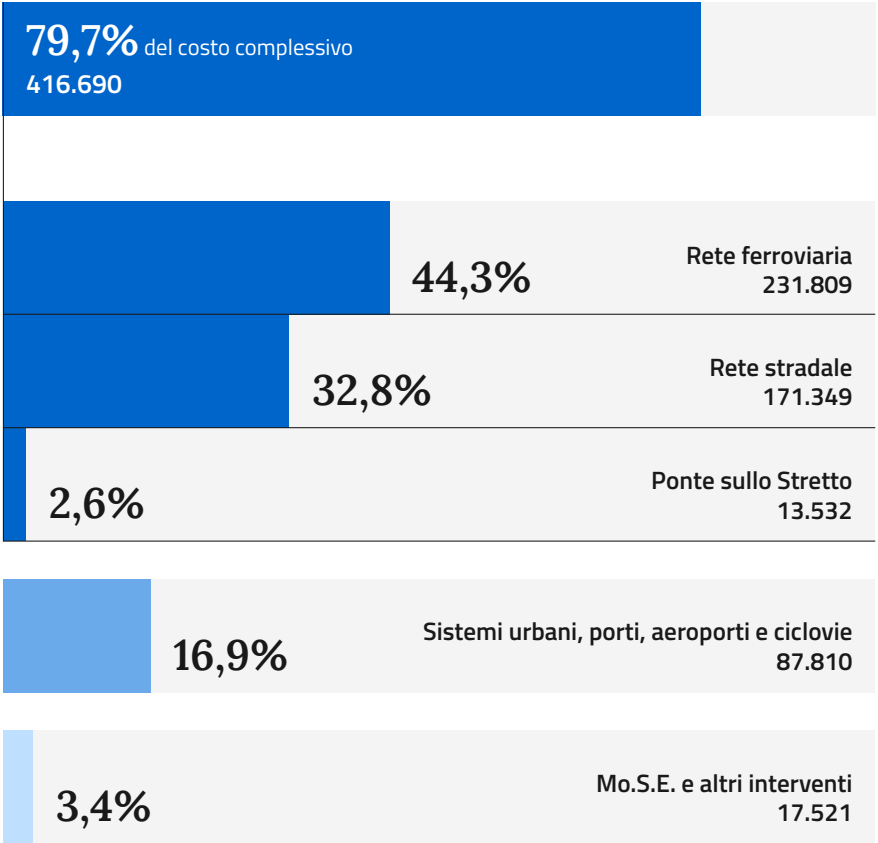
Il costo complessivo delle infrastrutture di trasporto prioritarie (ferrovie, strade e autostrade, metropolitane, tranvie, porti, aeroporti, ciclovie e Ponte sullo Stretto), aggiornato a novembre 2025, ammonta a circa 504,500 miliardi di euro (il 96,6% del costo totale) con una disponibilità di 335,593 miliardi che consente la copertura del 66,5% del costo previsto.

Le voci di maggiore costo sono rappresentate da:

- **231,809 miliardi per ferrovie**, pari al 44,3% del costo di tutte le infrastrutture strategiche e prioritarie, con una copertura finanziaria del 56,6% (131,154 miliardi);
- **171,349 miliardi per strade e autostrade**, pari al 32,8% del costo totale previsto, con una copertura finanziaria del 69,8% (119,647 miliardi);
- **61,430 miliardi per metropolitane e tranvie**, pari all'11,8% del costo totale previsto, con una copertura finanziaria dell'83,6% (51,369 mld);
- **26,380 miliardi per altre infrastrutture di trasporto** (porti, interporti, aeroporti e ciclovie), pari al 5,1% del costo totale previsto, con una copertura finanziaria del 75,4% (19,891 miliardi);
- **13,532 miliardi per il Ponte sullo Stretto**, pari al 2,6% del costo totale previsto, con una copertura finanziaria totale.

Il costo delle **restanti infrastrutture** strategiche e prioritarie programmate (Mo.S.E., infrastrutture idriche e per l'energia, l'edilizia pubblica per il potenziamento e la manutenzione dei presidi di pubblica sicurezza e per altre infrastrutture diverse) ammonta invece a **17,521 miliardi** (3,4% dei costi totali previsti) con una copertura finanziaria del 93,6% (16,401 miliardi).

Destinazione dei costi per settore Costo complessivo
Importi in milioni di euro 522mld €

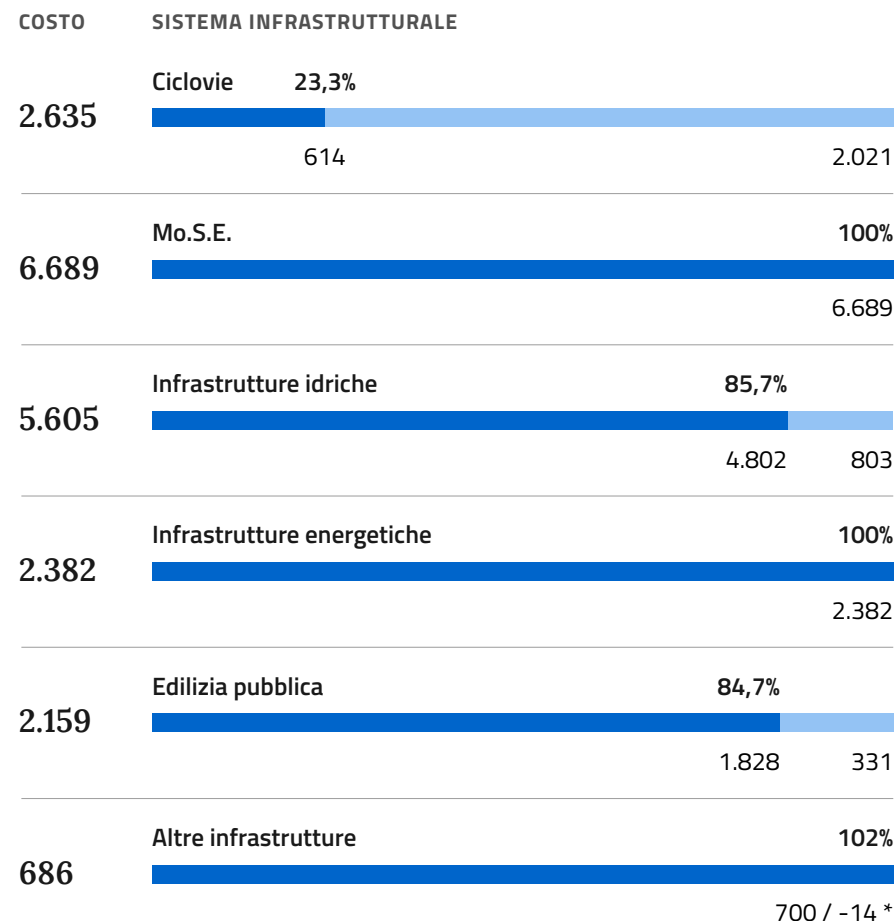
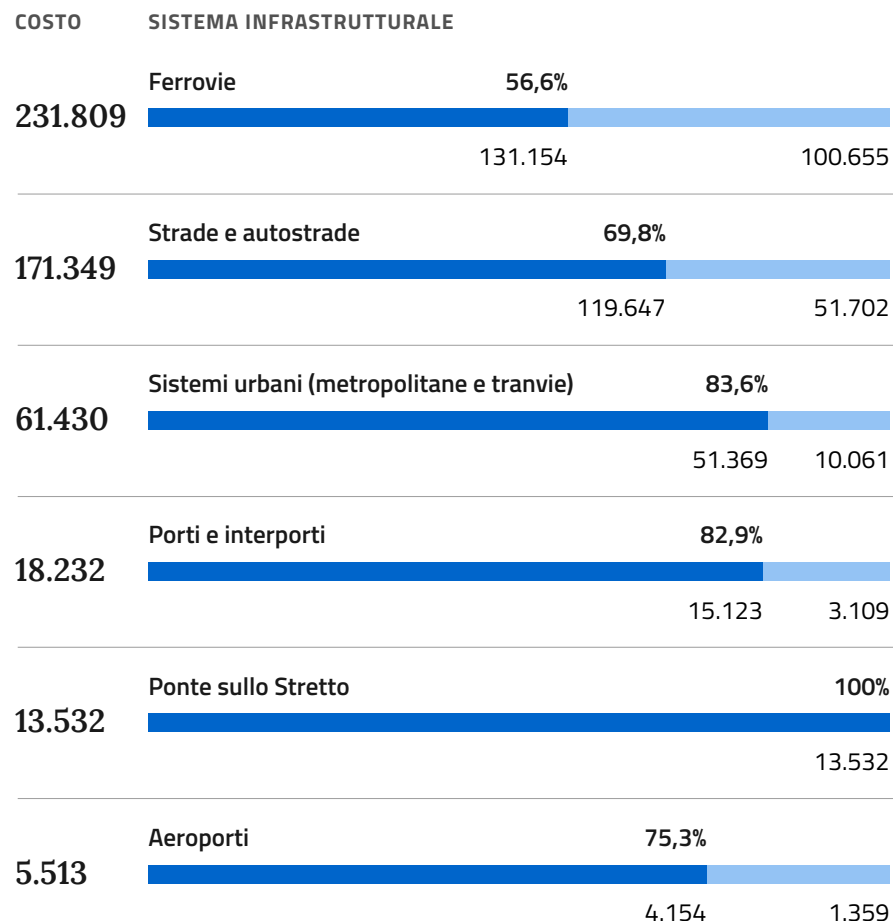


Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

Costi, disponibilità e fabbisogno per sistema infrastrutturale

■ Disponibilità ■ Fabbisogno Importi in milioni di euro

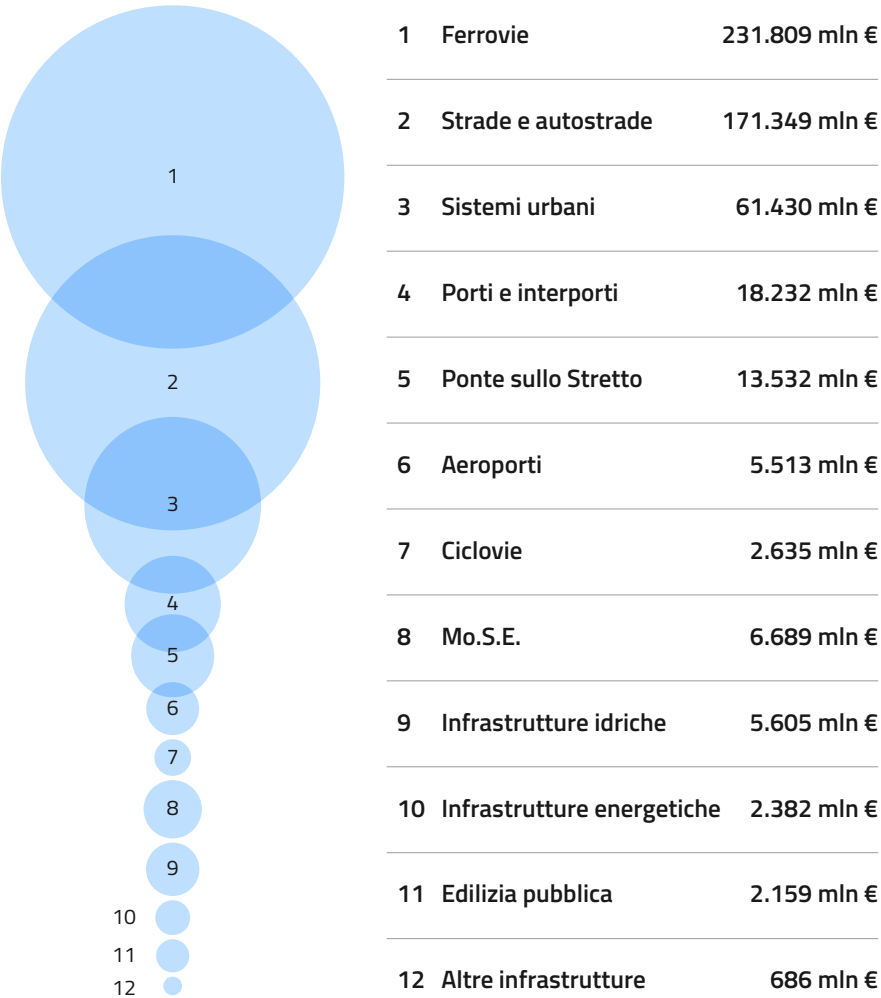
Costo complessivo
522mld €



Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

Disponibilità superiori al fabbisogno *

Costi per sistema infrastrutturale



Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

2.5
Lo stato di realizzazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie

Come già evidenziato nei precedenti rapporti, 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 importanti programmi di interventi diffusi sul territorio per la manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente (del valore di circa 31 miliardi di costo) risulta difficile ricostruire un chiaro stato realizzativo in conseguenza della loro frammentazione².

Il monitoraggio svolto, con dati aggiornati al 30 novembre 2025, evidenzia che:

1. il 39% dei costi riguarda lavori in fase di **progettazione** (rappresentavano quote del 41% ad agosto 2024, del 47% ad agosto 2023 e del 56% a maggio 2022); si tratta di 189,5 miliardi, 7,4 miliardi in più rispetto al costo della precedente rilevazione (182 miliardi) dovuti all'avanzamento progettuale, all'aggiornamento dei quadri economici per adeguamenti tariffari connessi all'aumento dei prezzi e all'ingresso della diga di Vetto (DOCFAP approvato il 16 ottobre 2025) nel perimetro delle infrastrutture strategiche e prioritarie con il commissariamento. Il minore peso della progettazione rispetto alla precedente rilevazione è invece dovuto primariamente all'avanzamento realizzativo (dalla fase di progettazione a quel-

2 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 nelle fonti ufficiali di riferimento.

la di affidamento/esecuzione dei lavori) di alcuni grandi progetti stradali (Potenziamento A22 tra Bolzano sud e l'A1 Verona Nord; SS 106 tratto Sibari-Rossano e tratto Crotone-Catanzaro), reti metropolitane (linea 2 di Torino, prolungamento linea M1 di Milano tratta Bisceglie-Baggio-Olmi-Valsesia; nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli) e reti idriche (nuovo tronco superiore Acquedotto del Peschiera dalle Sorgenti alla centrale di Salisano);

2. il 35%, circa 174 miliardi, riguarda **lavori in corso** di esecuzione (erano 146 miliardi, il 33%, ad agosto 2024; 89,5 miliardi, il 22%, ad agosto 2023 e 67,9 miliardi, il 20%, a maggio 2022); si tratta in prevalenza di cantieri ferroviari (101,582 miliardi, il 58%) tra i quali rientrano alcuni grandi cantieri PNRR (Terzo valico dei Giovi; alcuni lotti del collegamento AV Milano-Verona-Padova; la tratta ferroviaria Piadena-Mantova nell'ambito del progetto di raddoppio della linea Codogno-Cremona-Mantova; il collegamento ferroviario con l'aeroporto Marco Polo di Venezia; il lotto 2 Genga-Serra San Quirico del nuovo collegamento PM228-Castelplanio nell'ambito dei lavori di potenziamento del collegamento ferroviario Orte-Falconara; il lotto Battipaglia-Romagnano della linea AV-AC Salerno-Reggio Calabria; i lotti dei collegamenti AV Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina e la tratta Ogliastrillo-Castelbuono del collegamento ferroviario Messina-Palermo previsti nell'ultima revisione del PNRR del 27 novembre 2025; la nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella) e altri grandi cantieri storici quali il nuovo collegamento ferroviario AV Transalpino Torino-Lione, la Galleria di Base del Brennero, il quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena e circonvallazione di Trento, alcuni lotti non PNRR delle linee AV/AC Milano-Verona, Napoli-Bari e Palermo-Catania, Il Passante AV di Firenze, il lotto 2

Costi per stato di avanzamento

Lavori ultimati

75mld €

+9,5% rispetto al 08/2024; +37,9% rispetto al 08/2023;
+41,8% rispetto al 05/2022

Lavori in corso

174mld €

+19% rispetto al 08/2024; +94,1% rispetto al 08/2023;
+156,1% rispetto al 05/2022

Lavori con contratto sottoscritto e lavori da avviare

33mld €

-9,4% rispetto al 08/2024; +1,9% rispetto al 08/2023;
+217,9% rispetto al 05/2022

Lavori in gara o aggiudicati

20mld €

+78,4% rispetto al 08/2024; -41,2% rispetto al 08/2023;
-2,2% rispetto al 05/2022

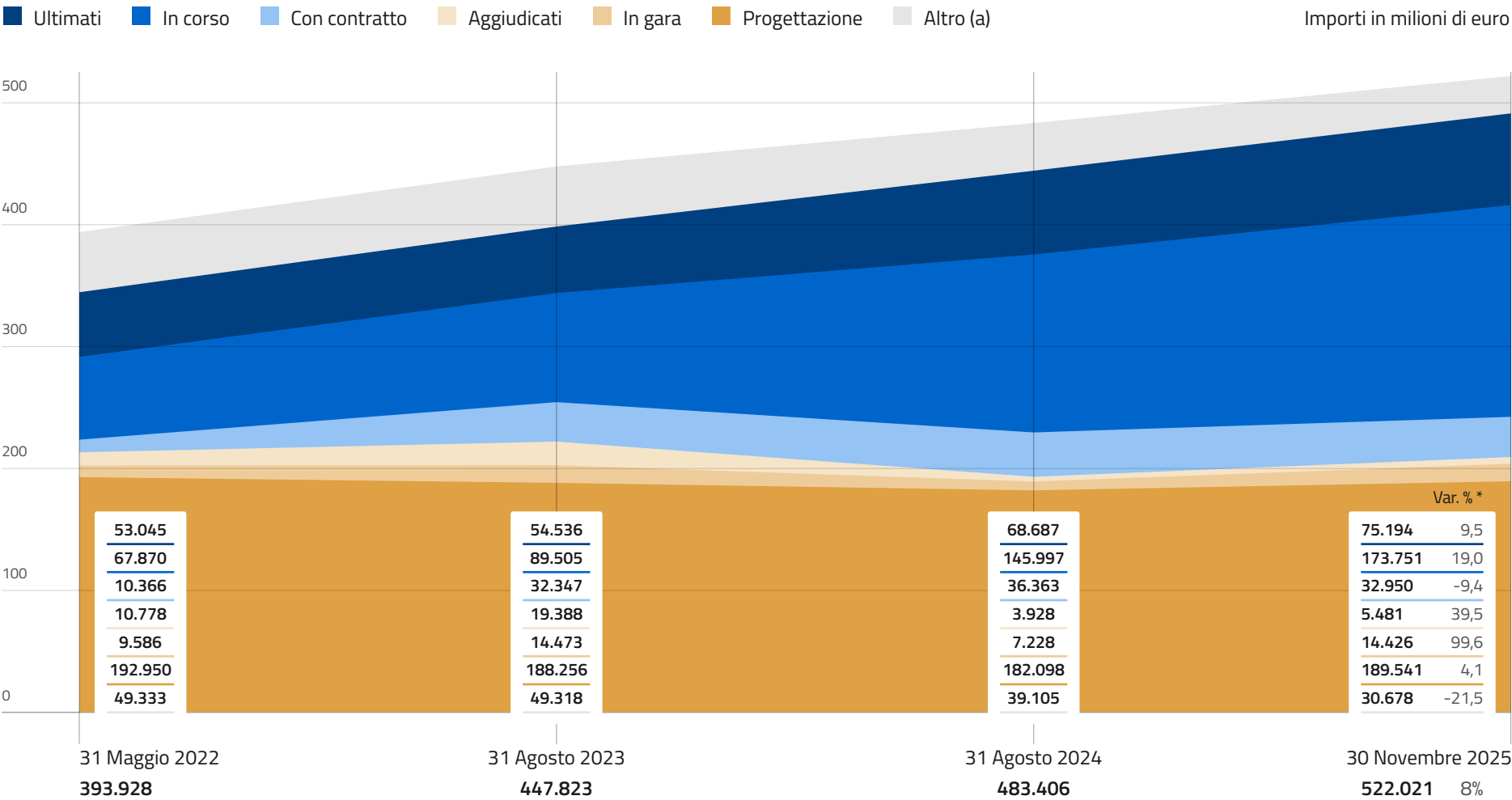
Lavori in fase di progettazione da affidare

189,5mld €

+4,1% rispetto al 08/2024; +0,7% rispetto al 08/2023;
-1,8% rispetto al 05/2022

Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

Costi dello stato di avanzamento per rilevazione



(a) Lotti con uno stato di avanzamento misto

Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

Variazione percentuale 30 novembre 2025 / 31 agosto 2024 *

della Pedemontana Lombarda, la gronda autostradale di Genova, il Passante autostradale di Bologna, il completamento del potenziamento del nodo autostradale di Firenze, la riqualificazione e manutenzione A19 Palermo-Catania, SS 640 di Porto Empedocle, il Mo.S.E. (l'ultimazione delle opere di completamento è prevista nel 2026), la nuova darsena Europa nel porto di Livorno, la linea C della metropolitana di Roma;

3. il 15%, 75,194 miliardi, riguarda **lavori ultimati** (erano 68,687 miliardi, il 15% ad agosto 2024; 54,536 miliardi, il 14%, ad agosto 2023 e 53,045 miliardi, il 15%, a maggio 2022) tra i quali rientrano alcuni grandi progetti ferroviari ultimati nell'ultimo anno: i lotti sottoattraversamento Isarco e Sillschlucht della galleria di Base del Brennero; le tratte Dante-Centro Direzionale (ad aprile 2025 è stata aperta la stazione Centro direzionale) e Centro direzionale-Capodichino (alla data di chiusura del monitoraggio risulta in fase di completamento la stazione Capodichino, con un avanzamento dei lavori del 95%) e l'integrazione tra la Linea Arcobaleno e la Linea 1 di Napoli a Piscinola (a settembre 2025 è entrato in servizio il primo treno); il lotto 6 Catenanuova-Bicocca del nuovo collegamento Palermo-Catania, attivato il 29 ottobre 2025 (il primo grande cantiere PNRR ultimato);
4. Il 7%, 32,950 miliardi, riguarda progetti con **contratto sottoscritto e lavori da avviare** (erano 36,363 miliardi, l'8% ad agosto 2024). Tra i progetti di maggiore costo che rientrano in questo ambito si segnalano: il Ponte sullo Stretto di Messina; il quadruplicamento in uscita da Brescia e la tratta Vicenza-Padova della linea AV Milano-Vercelli-Padova; il raddoppio della Galleria Santomarco della linea AV-AC Salerno-Reggio Calabria; la nuova autostrada regionale Cispadana;

i lotti 1 e 2 della SS 106 Jonica - Itinerario in variante su nuova sede Catanzaro-Crotone; il prolungamento linea metropolitana M1 tratta Bisceglie-Baggio-Olmi-Valsesia.

5. Il restante 4%, circa 20 miliardi, riguarda progetti **in gara o aggiudicati** (11,2 miliardi ad agosto 2024); tra i grandi lavori messi in gara o aggiudicati rientrano: il lotto attrezzaggio tecnologico del nuovo collegamento ferroviario Transalpino Torino-Lione; la terza corsia A22 Verona-Modena e l'adeguamento della corsia d'emergenza, interventi rientranti nel piano di investimenti da 10,3 miliardi previsti dalla gara relativa all'affidamento, mediante procedura di finanza di progetto con diritto di prelazione in favore del Promotore, della concessione avente ad oggetto la gestione dell'autostrada A22 Brennero-Modena nonché la progettazione e l'esecuzione dei lavori finalizzati al miglioramento delle condizioni di sicurezza delle infrastrutture; il tunnel subportuale urbano di attraversamento della città di Genova (lotto B); i lotti 1 e 2 della SS 106 Jonica tratto Sibar-Rossano; la metropolitana di Torino - Linea 2 - Politecnico-Rebaudengo; il nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli; il nuovo tronco superiore dell'Acquedotto del Peschiera, dalle Sorgenti alla centrale di Salisano nell'ambito del progetto di "Messa in sicurezza e ammodernamento del sistema idrico del Peschiera".

2.6
Ripartizione dei 522 miliardi di euro
per ambito territoriale



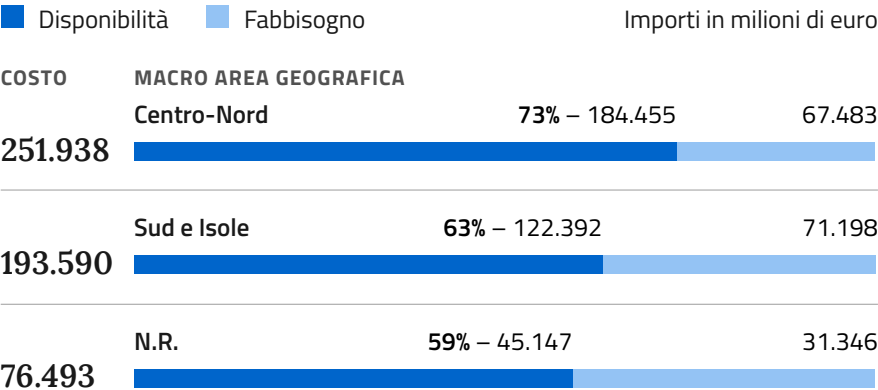
Con l'ultimo monitoraggio sono confermate le quote territoriali della precedente rilevazione.

Nelle regioni del **Centro-Nord**, dove risiede il 67% della popolazione, si concentra il **48% dei costi** del programma delle infrastrutture strategiche e prioritarie avviato dal 2001, pari a circa 251,938 miliardi, in aumento di 20,540 miliardi (+8,9%) rispetto ad agosto 2024 (231,398 miliardi). Nelle regioni del **Sud e nelle Isole**, dove risiede il 33% della popolazione, è localizzata una quota del **37% dei costi**, pari a 193,590 miliardi, in aumento di 12,981 miliardi (+7,2%) rispetto ad agosto 2024 (180.609 miliardi).

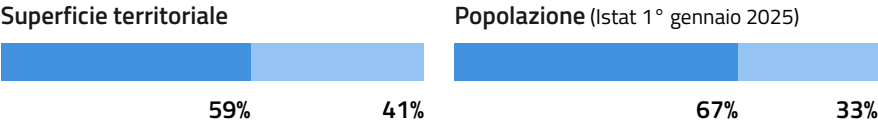
Il restante **15%**, pari a 76,493 miliardi, è relativo al costo di programmi e **interventi non ripartibili** a livello di macro area geografica (71,399 miliardi ad agosto 2024; +7,1%)

Rispetto alle disponibilità, al Centro-Nord si rileva una copertura finanziaria del 73% (75% ad agosto 2024) mentre al Sud e nelle Isole è del 63% (68% ad agosto 2024).

Costi, disponibilità e fabbisogno per macro area geografica



Composizione %
sul totale nazionale



Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

03

Infrastrutture commissariate
o inserite nella programmazione
PNRR-PNC

3.1

Costo infrastrutture commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC

I DATI

210mld €

Opere commissariate o PNRR-PNC

40%

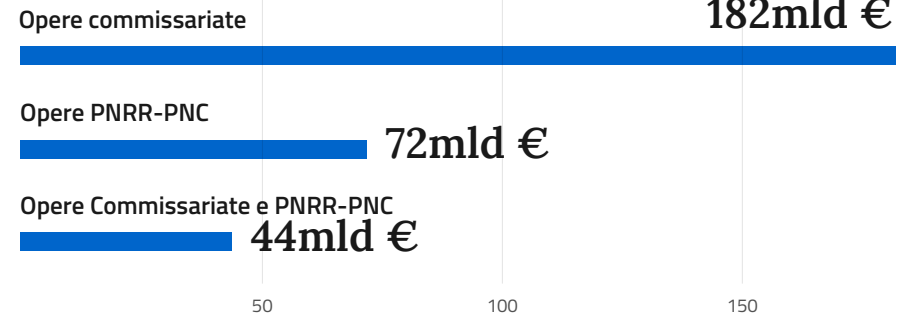
L'incidenza sul costo complessivo

Il 40% del costo delle infrastrutture strategiche e prioritarie al 30 novembre 2025, pari a 210,082 miliardi, è relativo a opere commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC che è rappresentata dai progetti finanziati: con risorse PNRR e inseriti nella programmazione PNRR (a); con risorse PNC e FSC 2021-2027 anticipate al MIT e inseriti nei corrispondenti piani come revisionati e rimodulati al 30 novembre 2025.

Rispetto al costo complessivo:

- 182,220 miliardi (164,105 miliardi ad agosto 2024) sono riferiti al costo totale delle 132 opere strategiche e prioritarie commissariate al 30 novembre 2025 (4 in più rispetto alla precedente rilevazione di agosto 2024: la variante di Demonte sulla SS 21 Della Maddalena, la velocizzazione e potenziamento della linea ferroviaria adriatica, la realizzazione della piattaforma logistica intermodale con annesso scalo portuale del porto di Tremestieri in Sicilia e il completamento del progetto di fattibilità tecnico-economica e della progettazione esecutiva della diga di Vetto in Emilia-Romagna);

Costi per tipo di programma



Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

- 71,824 miliardi (71,474 miliardi a maggio 2025, 82,837 a giugno 2024 e 73,821 miliardi ad agosto 2023) sono riferiti al costo totale delle opere strategiche e prioritarie inserite nella programmazione PNRR-PNC a seguito della revisione del PNRR definitivamente approvata dal Consiglio UE in data 27 novembre 2025 (a);
- 43,962 miliardi è invece il costo delle opere commissariate e contestualmente anche inserite nella programmazione PNRR-PNC.

Si rinvia allo schema a pagina 30 del presente Rapporto per l'inquadramento e il peso delle infrastrutture commissariate o in PNRR-PNC rispetto all'intero programma delle infrastrutture strategiche e prioritarie.

a) Per le opere PNRR nel presente monitoraggio, con dati aggiornati al 30 novembre 2025, sono considerati solo parzialmente gli effetti dell'ultima revisione del PNRR dell'Italia, approvata in via definitiva dal Consiglio UE il 27 novembre 2025, per la limitata disponibilità di informazioni di dettaglio ufficiali che consentono di aggiornare l'analisi delle infrastrutture strategiche e prioritarie alla data di chiusura del rapporto.

3.2

Disponibilità finanziarie

I DATI

140mld €

La disponibilità finanziaria
su 210 mld €

67%

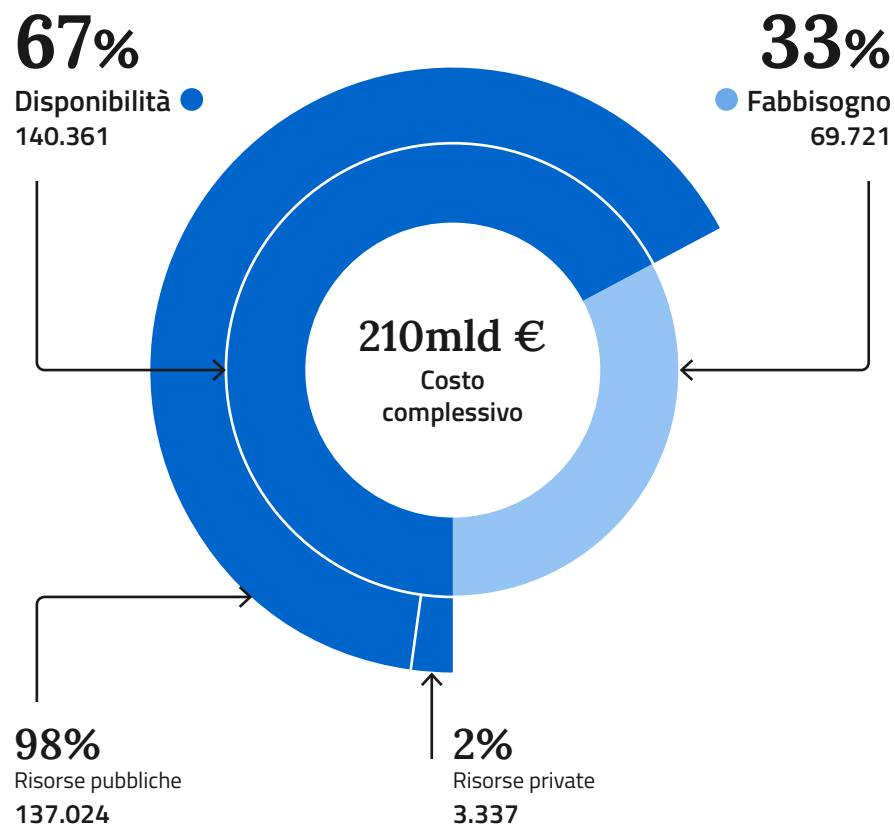
La copertura finanziaria
al 30 novembre 2025

Le risorse complessivamente disponibili al 30 novembre 2025, per la realizzazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC ammontano a 140,361 miliardi, il 67% del costo previsto. Al 31 agosto 2024 ammontavano a 135,998 miliardi (il 71% del costo).

Il 98% delle disponibilità (137,024 miliardi) è da ricondurre a finanziamenti pubblici e il restante 2% a risorse private (3,337 miliardi).

Costi, disponibilità e fabbisogno per fonte di finanziamento

Importi in milioni di euro



Fonte di finanziamento

Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

3.3

Destinazione dei 210 miliardi delle opere commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC

Il costo complessivo delle **infrastrutture di trasporto commissariate o PNRR-PNC** (ferrovie, strade e autostrade, metropolitane, tranvie, porti, aeroporti e ciclovie) aggiornato a novembre 2025 ammonta a circa **198 miliardi di euro** (il 94% del costo totale) con una disponibilità di 129 miliardi che consente la copertura del 65% del costo previsto.

Le voci di maggiore costo sono rappresentate da:

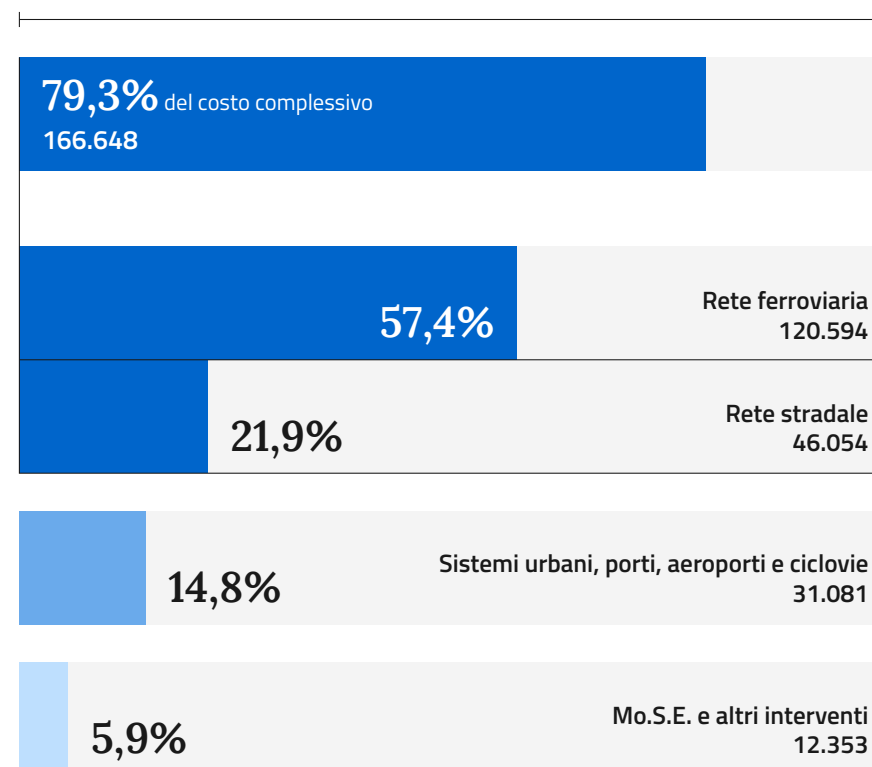
- **120,594 miliardi per ferrovie**, pari al 57,4% del costo di tutte le infrastrutture commissariate o PNRR-PNC, con una copertura finanziaria del 63,5% (76,6 miliardi);
- **46,054 miliardi per strade e autostrade**, pari al 21,9% del costo totale previsto, con una copertura finanziaria del 54% (24,848 miliardi);
- **22,239 miliardi per metropolitane e tranvie**, pari al 10,6% del costo totale previsto, con una copertura finanziaria dell'87,2% (19,394 miliardi);
- **8,842 miliardi per altre infrastrutture di trasporto** (porti, interporti, aeroporti e ciclovie), pari al 4,2% del costo totale previsto, con una copertura finanziaria del 91,5% (8,094 miliardi);
- **6,689 miliardi per il Mo.S.E.**, pari al 3,2% del costo totale previsto, con una copertura finanziaria del 100%.

Il costo delle **restanti infrastrutture** commissariate o PNRR-PNC (infrastrutture idriche e per il potenziamento e la manutenzione dei presidi di pubblica sicurezza) ammonta invece a **5,664 miliardi** (2,7% dei costi totali previsti) con una copertura finanziaria dell'83,6% (4,736 miliardi).

Destinazione dei costi per settore

Importi in milioni di euro

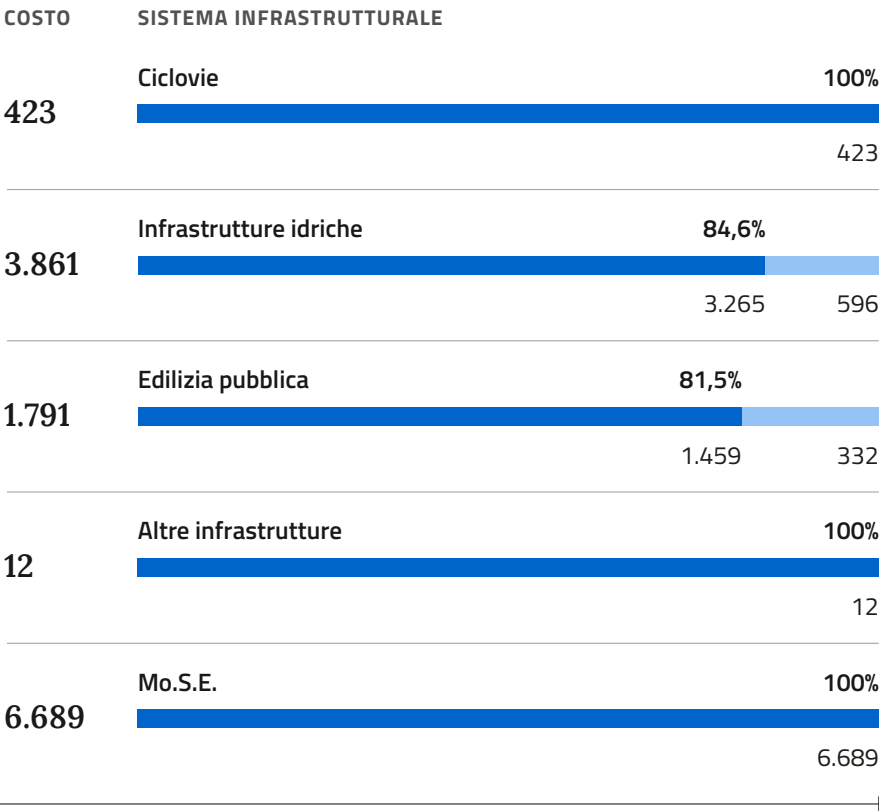
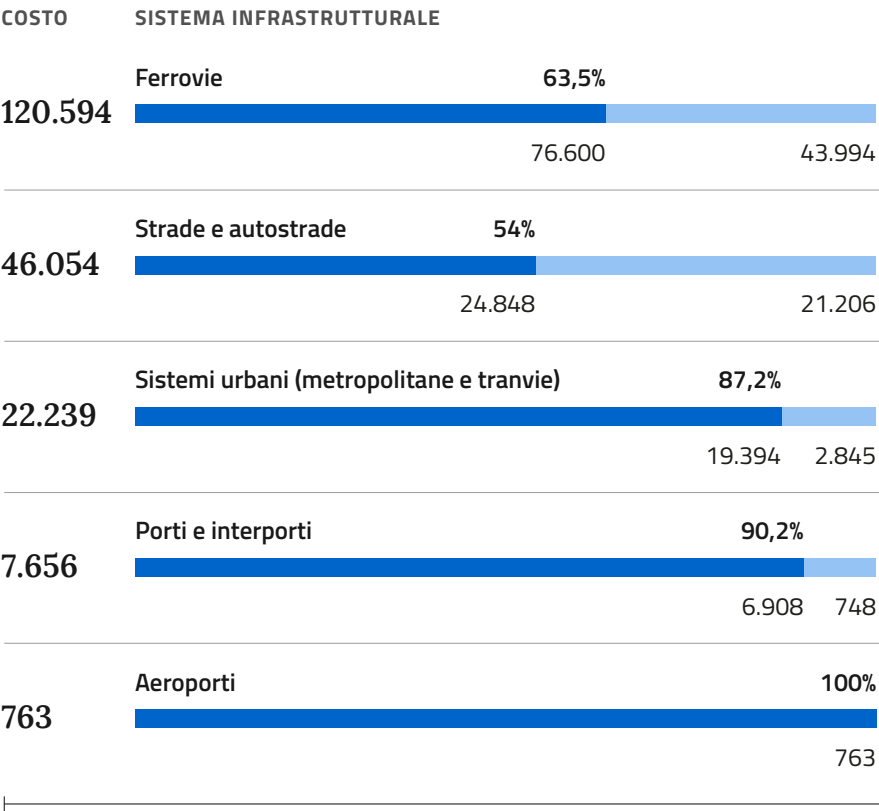
Costo complessivo
210mld €



Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

Costi, disponibilità e fabbisogno per sistema infrastrutturale

■ Disponibilità ■ Fabbisogno Importi in milioni di euro

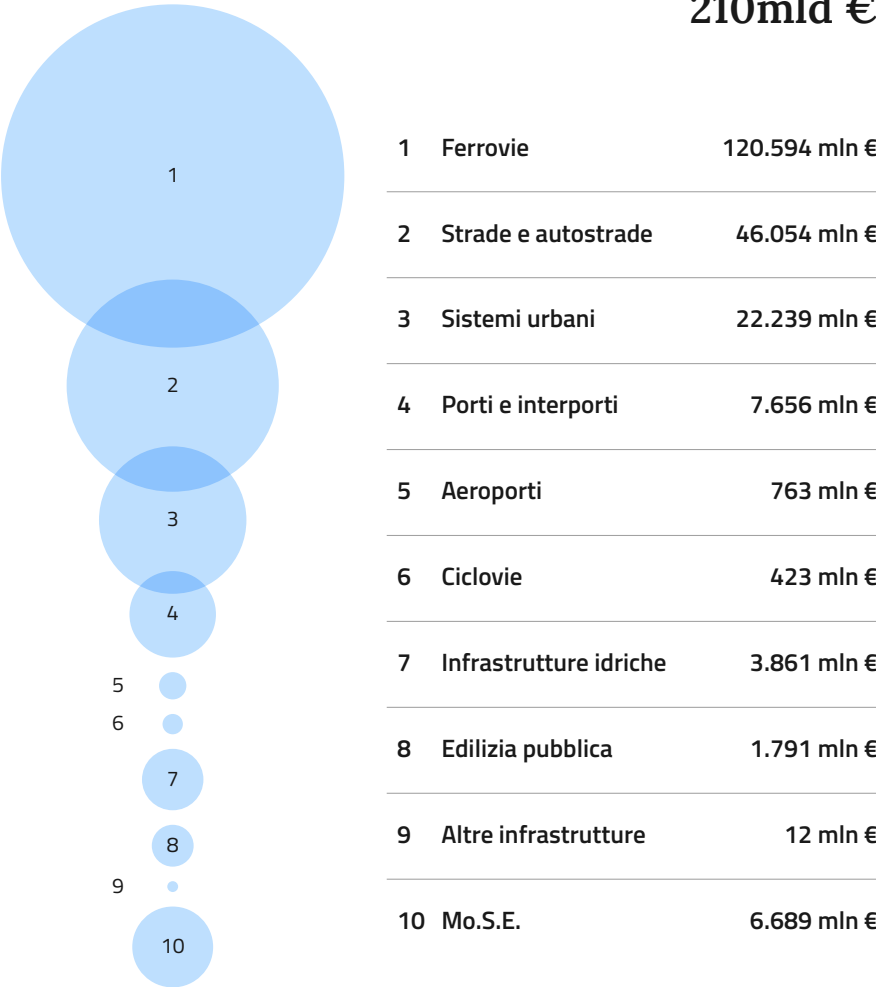


Costo complessivo delle opere commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC **210mld €**

Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

Costi per sistema infrastrutturale

Costo complessivo
210mld €



Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

3.4
Lo stato di realizzazione

I DATI

110mld €

I lavori contrattualizzati
al 30 novembre 2025

88%

Lavori in corso
sul totale contrattualizzati

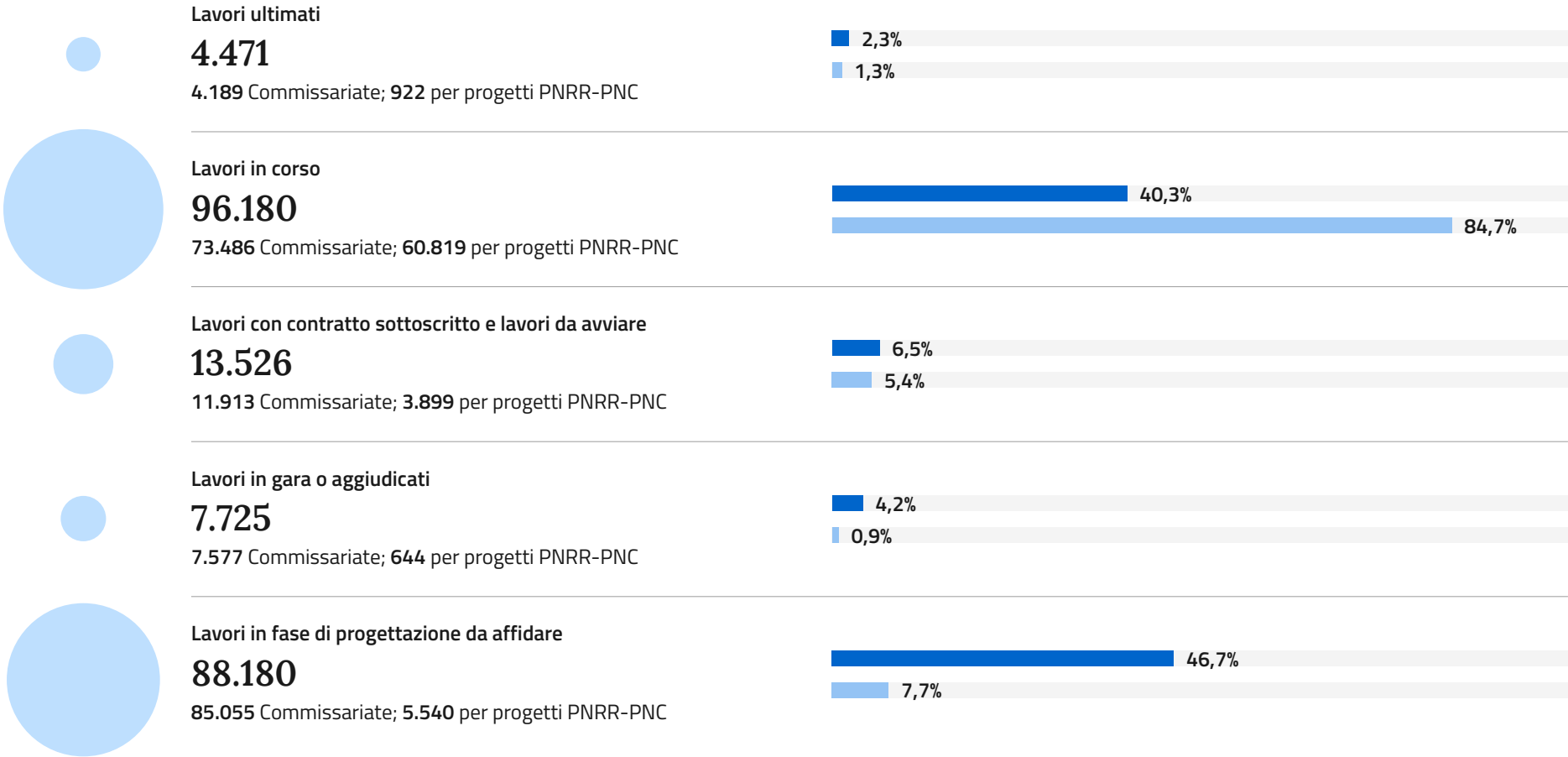
Il monitoraggio svolto, con dati aggiornati al 30 novembre 2025, evidenzia che:

1. il **46%** dei costi riguarda **lavori in corso** di esecuzione (43% ad agosto 2024), una percentuale che sale all'85% per le opere PNRR-PNC (59% ad agosto 2024) e scende al 40% per le opere commissariate (39% un anno prima); si tratta di 96,180 miliardi dei quali 60,819 relativi a opere PNRR-PNC (il 72% è relativo a infrastrutture ferroviarie);
2. un altro **42%** dei costi riguarda lavori in fase di **progettazione**, una percentuale che sale al 47% per le opere commissariate (era del 59% a maggio 2022, primo periodo di attività dei commissari) e scende a meno dell'8% per le opere PNRR-PNC; si tratta di 88,180 miliardi dei quali 5,540 relativi a opere PNRR-PNC;
3. il **6,4%** dei costi riguarda progetti con **contratto sottoscritto e lavori da avviare**, una percentuale che diventa del 5,4% per le opere PNRR-PNC e del 6,5% per le opere commissariate; si tratta di 13,526 miliardi dei quali 3,899 relativi a opere PNRR;
4. il **3,6%**, 7,725 miliardi, riguarda progetti **in gara o aggiudicati** (644 milioni per opere PNRR);
5. il **2%**, 4,471 miliardi, riguarda **lavori ultimati**.

Costi per stato di avanzamento e tipo di programma

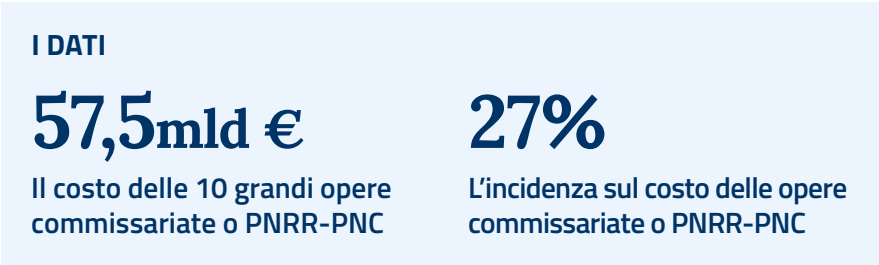
■ Commissariate ■ PNRR-PNC Importi in milioni di euro

Costo complessivo
210mld €



Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

3.5
Il dettaglio dello stato realizzativo di 10 grandi opere commissariate o PNRR-PNC

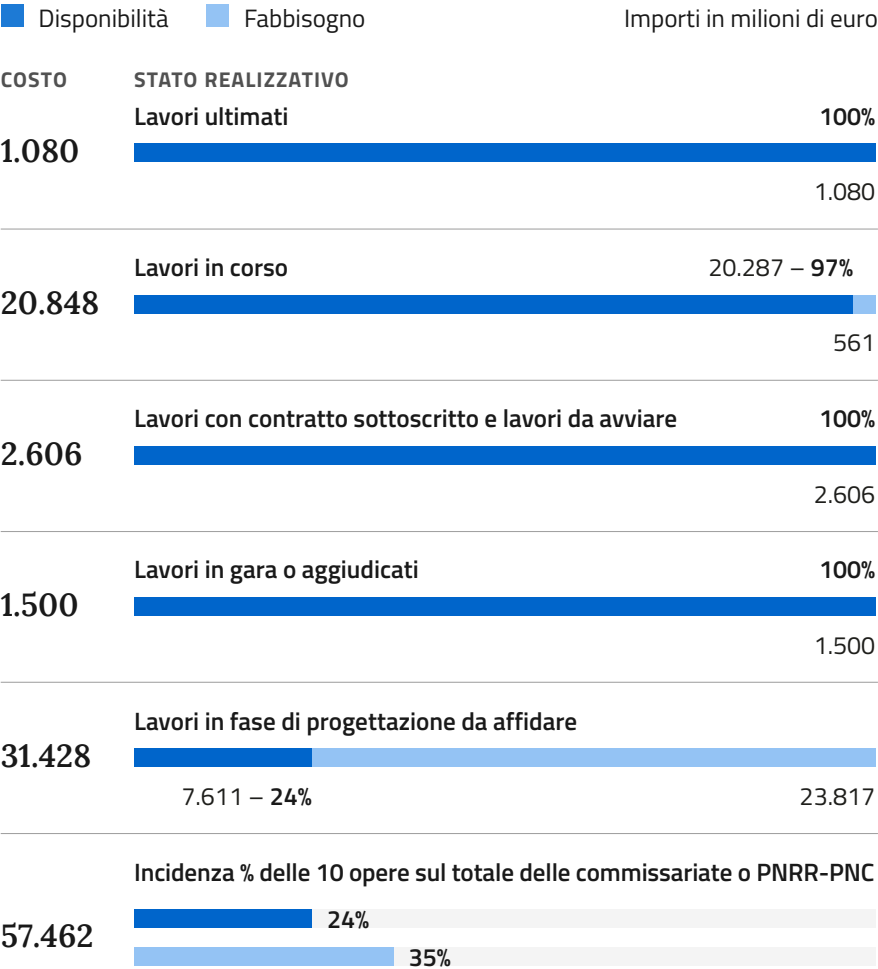


Il costo aggiornato al 30 novembre 2025 delle dieci opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, di cui all'Allegato IV (art. 44 del DL 77/2021), ammonta a circa 57,5 miliardi di euro, pari al 27% del costo di tutte le opere commissariate o PNRR-PNC (26% ad agosto 2024). Le risorse disponibili per coprire i costi ammontano a 33,084 miliardi, pari al 58% delle disponibilità totali (67% ad agosto 2024).

I dati di sintesi di seguito riportati, per le grandi opere di nuova costruzione, confermano le difficoltà a rispettare le tempistiche particolarmente stringenti previste nei cronoprogrammi di attività, nonostante le semplificazioni introdotte, a causa di ritardi e criticità attuative diverse che accompagnano l'avanzamento procedurale, finanziario e fisico dei progetti.

- 1. Il 54% dei costi riguarda lavori in fase di progettazione, una percentuale che scende al 42% per tutte le opere commissariate o PNRR-PNC; si tratta di 31,428 miliardi dei quali 12,482 miliardi (40%) relativi alla tratta prioritaria della linea AV/AC Salerno - Reggio Calabria.

Stato realizzativo delle 10 opere previste dall'Allegato IV (art. 44 del DL 77/2021) commissariate o PNRR-PNC



Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

2. Un altro **36% dei costi riguarda lavori in corso di esecuzione**, una percentuale che sale al 46% per tutte le opere commissariate o PNRR-PNC; si tratta di 20,848 miliardi dei quali 10,432 miliardi (50%) relativi all'itinerario AV/AC Palermo-Catania-Messina;
3. il **5% dei costi riguarda progetti con contratto sottoscritto e lavori da avviare**; si tratta di 2,606 miliardi di cui 2,127 relativi al raddoppio Galleria Santomaro nell'ambito dei lavori di realizzazione della tratta prioritaria della linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria, 470 milioni alla fase B della Diga Foranea di Genova e i restanti 9 milioni ai lavori di elettrificazione delle banchine del Punto Franco Scalo Legnami del Porto di Trieste;
4. il **3%**, 1,500 miliardi, è relativo al maxi appalto per l'affidamento dei

lavori per la costruzione del nuovo tronco superiore dell'**Acquedotto del Peschiera**, dalle Sorgenti alla centrale di Salisano;

5. il **2%**, 1,1 miliardi, riguarda **lavori ultimati** tra i quali rientrano 638 milioni relativi al lotto 6 Catenanuova-Bicocca della linea AV/AC Palermo-Catania e 406 milioni relativi a tre lotti della linea Orte-Falconara (Variante di Falconara e bretella di collegamento; raddoppio tratta Castelplanio-Montecarotto; raddoppio tratta Fabriano-P.M.228 e interventi di completamento tratta Orte-Terni).

Per lo stato realizzativo di dettaglio per singola opera si rimanda alla tabella di seguito riportata mentre per approfondire lo stato realizzativo si rinvia alle schede di dettaglio disponibili su SILOS.

Stato realizzativo al 30 novembre 2025 delle 10 opere previste dall'Allegato IV (art. 44 del DL 77/2021) commissariate o PNRR-PNC

Importi in milioni di euro

N° Scheda / stato avanzamento	Opera / Lotto	Costo	Disponibilità	Fabbisogno	Data decisione CUP	Anno inizio lavori effettivo	Anno presunto fine lavori contratto iniziale	Anno ultimazione lavori al 30/11/2025	Durata totale anni (% avanzamento lavori)
280	AV/AC Salerno - Reggio Calabria - Fase prioritaria	17.486	12.089	5.397	2020			Oltre 2035	>15
In corso	Battipaglia-Romagnano (PNRR)	2.877	2.877	0	2020	2023	2026	2026	6 (15%)
Con contratto	Raddoppio Galleria Santomaro	2.127	2.127	0	2020	-	-	2032	12
Progettazione	Altri interventi	12.482	7.085	5.397	2020	-	-	Oltre 2035	>15
212	Itinerario AV/AC Palermo-Catania-Messina	12.677	10.582	2.095	2002			Oltre 2035	>33
Ultimati	Lotto 6 Catenanuova-Bicocca (PNRR)	638	638	0	2003	2018	2022	2025	22
In corso	Lotto 1+2 Fiumetorto-Montemaggiore-Lercara	1.946	1.792	154	2003	2023	2028	2029	26 (5%)
	Lotto 3 Lercara-Caltanissetta Xirbi	2.241	2.159	82	2003	2023	2028	2028	25 (10%)

N° Scheda / stato avanzamento	Opera / Lotto	Costo	Disponibilità	Fabbisogno	Data decisione CUP	Anno inizio lavori effettivo	Anno presunto fine lavori contratto iniziale	Anno ultimazione lavori al 30/11/2025	Durata totale anni (% avanzamento lavori)
In corso	Lotto 4a Caltanissetta Xirbi-Enna	1.708	1.583	124	2003	2023	2028	2028	25 (10%)
	Lotto 4b Enna-Dittaino (PNRR)	829	761	68	2003	2023	2026	2027	24 (15%)
	Lotto 5 Dittaino-Catananuova	807	753	54	2003	2023	2028	2028	25 (10%)
	Raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo (PNRR)	2.365	2.324	41	2002	2022	2031	2032	30 (20%)
	Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto	536	536	0	2003	2024	2027	2027	24 (15%)
Progettazione	Nuovo collegamento Palermo-Catania 2^ fase - Adeguamento a STI linea esistente	567	0	567	2003	-	-	Oltre 2035	>32
	Interramento stazione centrale e completamento del doppio binario tra Catania C.le e Catania Acquicella	1.021	17	1.004	2003	-	-	Oltre 2035	>32
276	Linea Roma-Pescara	8.498	1.058	7.440	2005			Oltre 2035	>30
Ultimati	Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo - Bretella Sulmona	12	12	0	2018	2021	2023	2024	6
	Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo - Altri interventi minori	14	14	0	2018	2019	2019	2021	3
In corso	Raddoppio tratta Manoppello-Interporto - Lotto 1 (FSC 2021-2027 Anticipazione)	375	367	8	2021	2025	2027	2027	6 (<5%)
	Raddoppio tratta Scafa-Manoppello - Lotto 2 (FSC 2021-2027 Anticipazione)	585	585	0	2021	2025	2027	2027	6 (<5%)
Progettazione	Altri interventi	7.512	80	7.432	2005	-	-	Oltre 2035	>30
4	Accesso al Brennero - Potenziamento linea Fortezza-Verona	7.707	2.972	4.735	2004			Oltre 2035	>31
In corso	Quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena	1.522	1.522	0	2004	2022	2029	2030	26 (10%)
	Circonvallazione di Trento	1.282	1.282	0	2009	2023	2026	2028	19 (5%)
Progettazione	Altri interventi	4.903	168	4.735	2004	-	-	Oltre 2035	>31

N° Scheda / stato avanzamento	Opera / Lotto	Costo	Disponibilità	Fabbisogno	Data decisione CUP	Anno inizio lavori effettivo	Anno presunto fine lavori contratto iniziale	Anno ultimazione lavori al 30/11/2025	Durata totale anni (% avanzamento lavori)
59	Potenziamento e sviluppo direttrice Orte-Falconara	4.744	1.352	3.392	2002			Oltre 2035	>33
Ultimati	Nodo di Falconara 1^ fase - Variante Falconara e bretella di collegamento	174	174	0	2004	2019	2022	2024	20
	Raddoppio tratta Castelplanio-Montecarotto	99	99	0	2003	2012	2018	2019	16
	Raddoppio tratta Fabriano-P.M.228 e interventi di completamento tratta Orte-Terni	133	133	0	2003	2005	2008	2010	7
In corso	Raddoppio tratta Spoleto-Campello	142	142	0	2003	2023	2024	2026	23 (75%)
	Nuovo collegamento PM228 - Castelplanio: Lotto 2 Genga-Serra San Quirico (PNRR)	621	592	29	2005	2024	2026	2026	21 (10%)
	Raddoppio PM 228-Albacina (PNRR)	149	149	0	2020	2024	2026	2026	6 (35%)
Progettazione	Altri interventi	3.426	63	3.363	2002	-	-	Oltre 2035	>33
278	Potenziamento con caratteristiche di AV della direttrice ferroviaria Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto	1.716	396	1.320	2021			Oltre 2035	>14
In corso	Velocizzazione tratta Grassano-Bernalda (PNRR)	396	396	0	2021	2025	2026	2027	5 (<5%)
Progettazione	Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto 2^ fase	1.320	0	1.320	2021	-	-	Oltre 2035	>14
247	Lazio - Messa in sicurezza del sistema acquedottistico del Peschiera	2.054	2.054	0	2017			2032	15
In corso	Nuovo Acquedotto Marcio - 1° lotto (PNRR)	247	247	0	2021	2024	2026	2026	5 (20%)
	Raddoppio VIII sifone -Tratto Casa Valeria-Uscita galleria Ripoli (PNRR)	84	84	0	2021	2024	2026	2026	5 (25%)
	Condotta Monte Castellone-Colle S. Angelo (Valmontone) (PNRR)	92	92	0	2021	2024	2026	2026	5 (25%)
	Adduttrice Ottavia-Trionfale (PNRR)	131	131	0	2021	2024	2026	2026	5 (25%)
In gara	Nuovo Tronco Superiore Acquedotto del Peschiera, dalle Sorgenti alla centrale di Salisano	1.500	1.500	0	2017	-	-	2032	15

N° Scheda / stato avanzamento	Opera / Lotto	Costo	Disponibilità	Fabbisogno	Data decisione CUP	Anno inizio lavori effettivo	Anno presunto fine lavori contratto iniziale	Anno ultimazione lavori al 30/11/2025	Durata totale anni (% avanzamento lavori)
245	Porto di Genova - Diga Foranea di Genova	1.400	1.400	0	2018			2028	10
In corso	Fase A (PNC)	930	930	0	2018	2023	2026	2026	8
Con contratto	Fase B (PNC)	470	470	0	2018	-	-	2028	10
292	Campania - Invaso di Campolattaro (BN) Realizzazione delle opere di derivazione della Diga di Campolattaro	741	741	0	2020			2027	7
In corso	Lotto 1 (PNRR)	434	434	0	2020	2025	2026	2027	7 (<5%)
	Lotto 2 (PNRR)	209	209	0	2020	2025	2026	2027	7 (<5%)
	Lotto 3 (PNRR)	98	98	0	2020	2025	2026	2027	7 (<5%)
294	Porto di Trieste - Interventi di potenziamento delle infrastrutture del Porto di Trieste (progetto Adriagateway)	858	776	82	2020			Oltre 2035	>15
Ultimati	Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo Bersaglieri (PNC)	10	10	0	2020	nd	nd	2025	5
In corso	Opere preparatorie all'insediamento di attività logistiche ed industriali in zona Noghere anche in vista dell'integrazione con il costruendo terminal portuale Noghere (PNC)	60	60	0	2021	nd	nd	2026	5
	Banchinamento parziale del terminal Noghere (fase I secondo il PRP 2016), comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità (PNC)	55	55	0	2021	nd	nd	2026	5
	Componenti di intervento nel progetto di ammodernamento infrastrutturale e funzionale del terminal contenitori del Molo VII nel Porto di Trieste (PNC)	101	101	0	2021	nd	nd	2026	5
	Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo VII (PNRR)	9	9	0	2020	nd	nd	2026	6
	Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo V e di Riva Traiana (PNRR)	5	5	0	2020	nd	nd	2026	6

N° Scheda / stato avanzamento	Opera / Lotto	Costo	Disponibilità	Fabbisogno	Data decisione CUP	Anno inizio lavori effettivo	Anno presunto fine lavori contratto iniziale	Anno ultimazione lavori al 30/11/2025	Durata totale anni (% avanzamento lavori)
In corso	Lavori di elettrificazione delle banchine Scalo legnami, Piattaforma logistica (PNRR)	4	4	0	2021	nd	nd	2026	5
	Porto di Monfalcone Lavori di elettrificazione delle banchine del porto (PNRR)	8	8	0	2021	nd	nd	2026	5
Con contratto	Lavori di elettrificazione delle banchine del Punto Franco Scalo Legnami del Porto di Trieste (PNRR)	9	9	0	2023	-	-	2026	3
Progettazione	Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo del porto di Trieste (PNC)	199	199	0	2021	-	-	Oltre 2035	>14

Totale Costi delle 10 Opere	57.462	33.084	24.379
	Costo	Disponibilità	Fabbisogno

3.6 Costi per ambito territoriale

Nelle regioni del Centro-Nord si concentra il 55% dei costi delle opere commissariate o PNRR-PNC, pari a circa 115,982 miliardi.

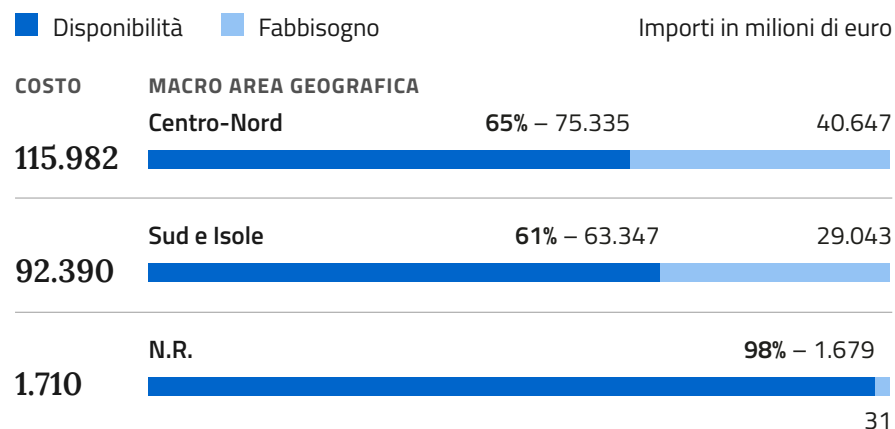
Nelle regioni del Sud e nelle Isole è localizzata una quota del 44% dei costi, pari a 92,390 miliardi.

Il restante 1%, pari a 1,710 miliardi, è relativo al costo di programmi e interventi PNRR, sulle reti ferroviaria e stradale e per la digitalizzazione di porti e aeroporti, non ripartibili a livello di macro area geografica.



Rispetto alle disponibilità, al Centro-Nord si rileva una copertura finanziaria del 65% (95% per le opere PNRR-PNC e 61% per le commissariate) mentre al Sud e nelle Isole è del 69% (95% per le opere PNRR-PNC e 66% per le commissariate).

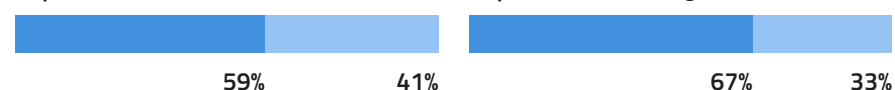
Costi, disponibilità e fabbisogno per macro area geografica



Composizione %
sul totale nazionale



Superficie territoriale



Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

3.7

Costi opere commissariate o PNRR-PNC per stato di avanzamento e ambito territoriale

I DATI

47%

I lavori in corso
al Centro-Nord

43%

I lavori in corso
al Sud e nelle Isole

Lo stato di attuazione al 30 novembre 2025 delle opere commissariate o PNRR-PNC per ambito territoriale risulta il seguente:

Centro-Nord (costo 115,983 miliardi)

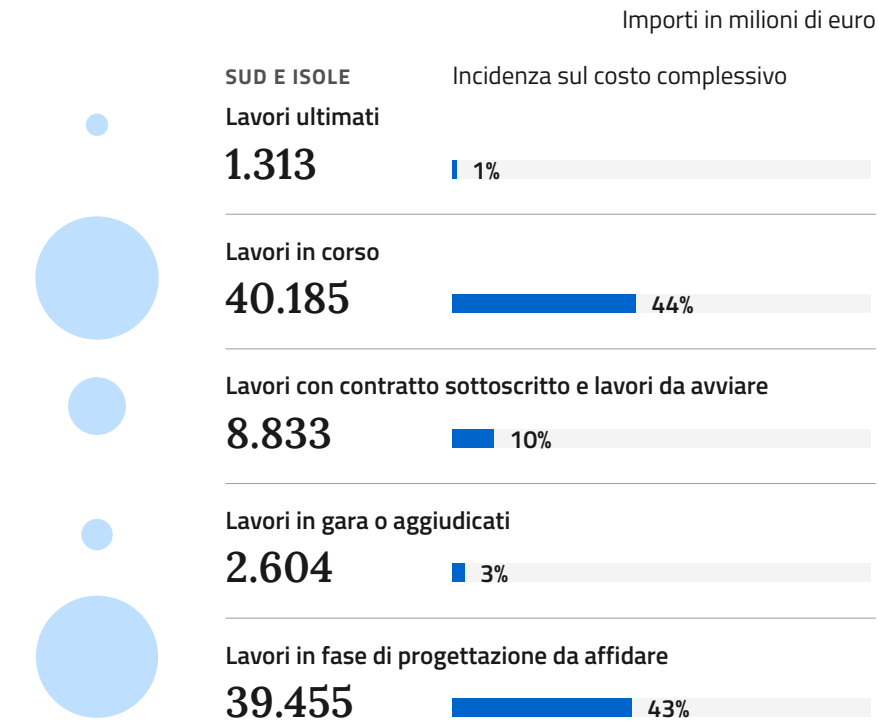
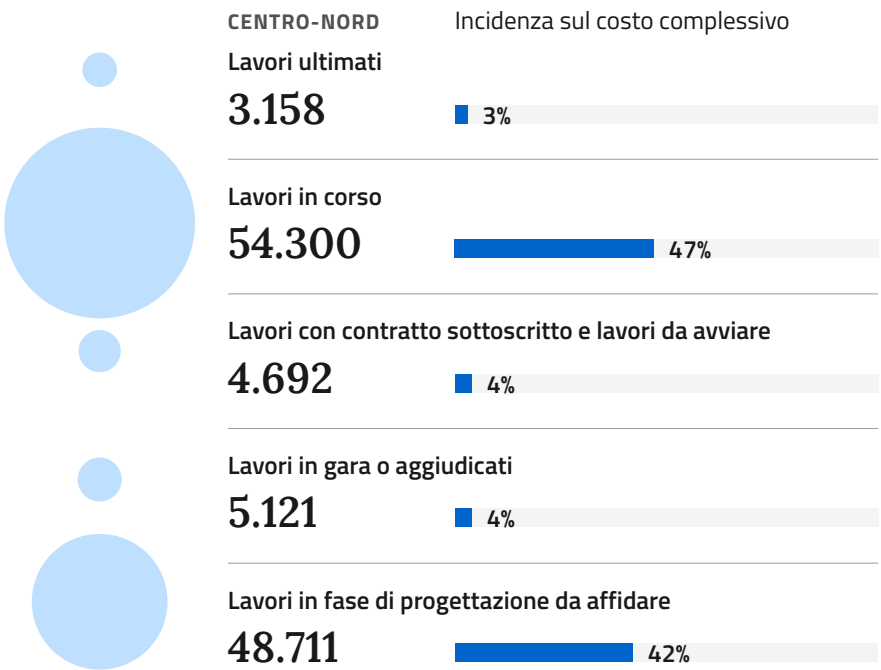
- 54,300 miliardi (48,263 miliardi ad agosto 2024), il 47%, i lavori in corso (percentuale che sale all'89% per i progetti PNRR-PNC e scende al 42% per le opere commissariate);
- 5,121 miliardi (1,315 miliardi ad agosto 2024) i lavori in gara o aggiudicati, pari al 5% (meno dello 0,5% i progetti PNRR-PNC e il 5% per le opere commissariate);
- 4,692 miliardi (9,735 miliardi ad agosto 2024), il 4%, i lavori con contratto ma non ancora avviati;
- 3,158 miliardi (2,965 miliardi ad agosto 2024) i lavori ultimati, pari al 3% (0,5%, pari a 177 milioni, i lavori PNRR-PNC ultimati);
- 48,711 miliardi (39,548 miliardi ad agosto 2024) i lavori in fase di progettazione da mandare in gara, il 42% (6% per i progetti PNRR-PNC e il 46% per le opere commissariate).

Sud e Isole (costo 92,390 miliardi)

- 40,185 miliardi (32,238 miliardi ad agosto 2024), il 44%, i lavori in corso (percentuale che sale al 78% per i progetti PNRR-PNC e scende al 38% per le opere commissariate);
- 8,833 miliardi (7,852 miliardi ad agosto 2024), il 10%, i lavori con contratto ma non ancora avviati (7,5% per i progetti PNRR-PNC e 10% per le opere commissariate);

- 2,604 miliardi (4,629 miliardi ad agosto 2024) i lavori in gara o aggiudicati, il 3% (meno del 2% i progetti PNRR-PNC e il 3% per le opere commissariate);
- 1,313 miliardi (0,392 miliardi ad agosto 2024) i lavori ultimati, l'1% (2%, pari a 745 milioni, i lavori PNRR-PNC ultimati);
- 39,455 miliardi (42,665 miliardi ad agosto 2024) i lavori in fase di progettazione da mandare in gara, il 43% (10% per i progetti PNRR-PNC e il 47% per le opere commissariate).

Costi per stato di avanzamento e tipo di programma



Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

04

Altre infrastrutture strategiche
e prioritarie (non commissariate
e non inserite nel PNRR-PNC)

4.1

Costo delle altre infrastrutture strategiche e prioritarie
(non commissariate e non inserite nel PNRR-PNC)

I DATI

312mld €Altre infrastrutture
strategiche prioritarie**68%**La copertura finanziaria
al 30 novembre 2025

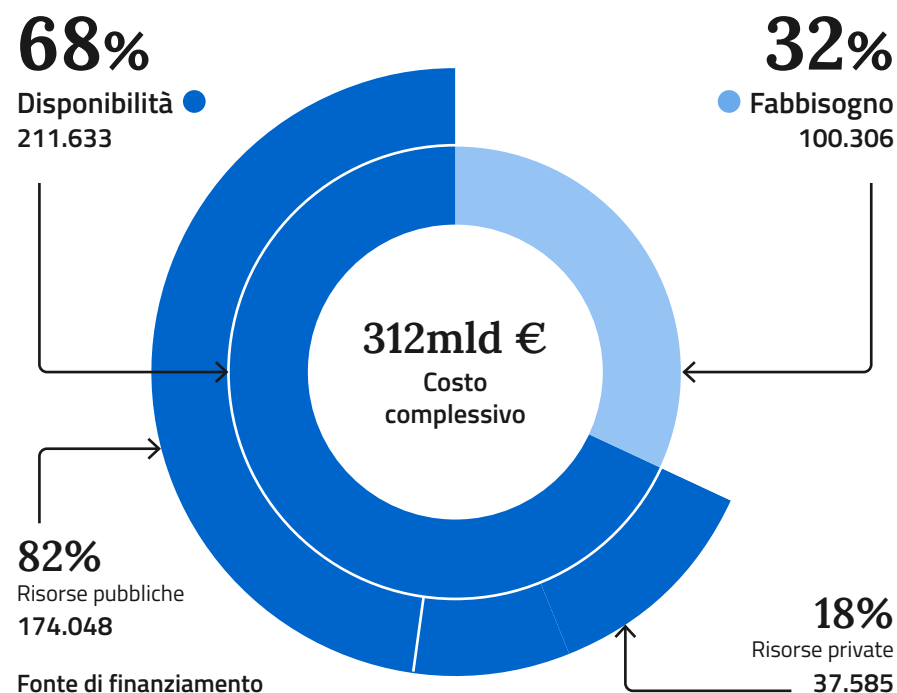
Il costo delle altre priorità nazionali, ovvero dei programmi e degli interventi strategici e prioritari non commissariati e non inseriti nella programmazione PNRR-PNC, al 30 novembre 2025 ammonta a 311,939 miliardi di euro. Le disponibilità finanziarie ammontano complessivamente a 211,633 miliardi di euro, con un fabbisogno residuo di 100,306 miliardi. Le risorse disponibili, che consentono una copertura finanziaria pari al 68% del costo, sono per l'82% pubbliche e per il 18% private.

Rispetto al costo complessivo:

- **267,361 miliardi** (249,072 miliardi ad agosto 2024), l'86%, sono riferiti al costo delle **infrastrutture prioritarie** individuate con gli Allegati ai DEF dal 2015 non commissariate e non inserite nella programmazione PNRR-PNC.
- i restanti **44,578 miliardi** (42,380 miliardi ad agosto 2024), il 14%, sono riconducibili a **infrastrutture strategiche** inserite nell'11° Allegato infrastrutture al DEF 2013 approvato con la delibera del CIPE n. 26 del 2014 ma non individuate tra le priorità degli Allegati ai DEF dal 2015, non commissariate e non inserite nella programmazione PNRR-PNC.

Costi, disponibilità e fabbisogno per fonte di finanziamento

Importi in milioni di euro



Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

Si rinvia allo schema di pagina 30 del presente Rapporto per l'inquadramento e il peso delle altre infrastrutture strategiche e prioritarie nazionali (non commissariate e non inserite nella programmazione PNRR-PNC) rispetto all'intero programma delle infrastrutture strategiche e prioritarie.

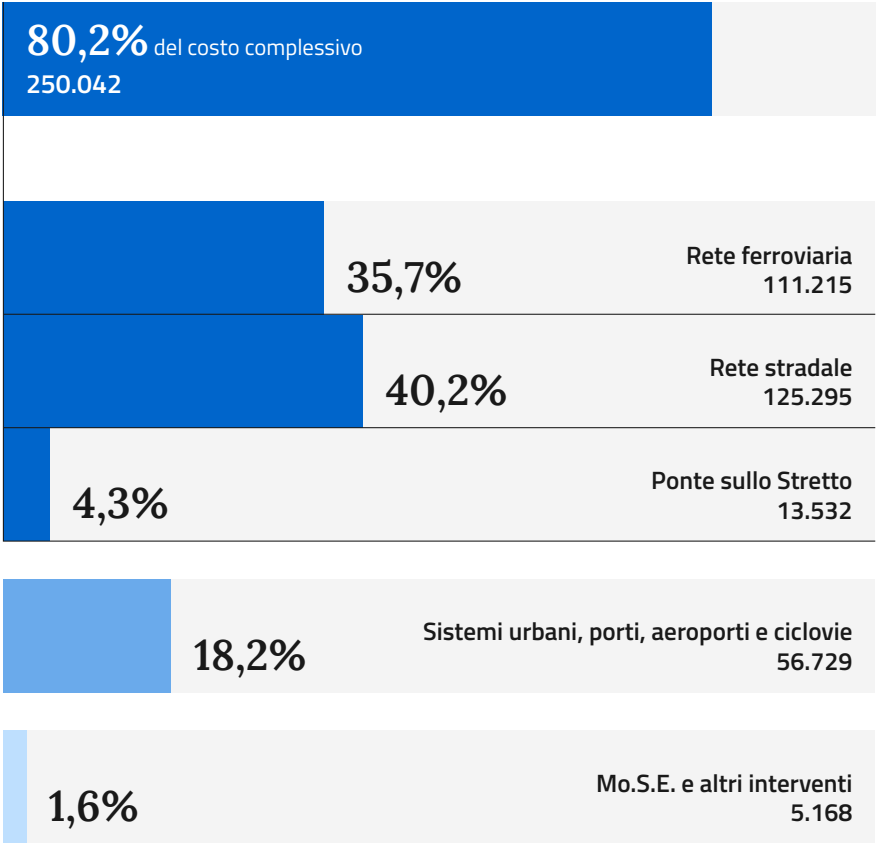
4.2
Destinazione dei 312 miliardi delle opere strategiche e prioritarie (non commissariate e non inserite nel PNRR-PNC)

Il costo complessivo delle infrastrutture di trasporto (ferrovie, strade e autostrade, metropolitane, tranvie, porti, aeroporti, ciclovie e Ponte sullo Stretto), aggiornato a novembre 2025, ammonta a circa 306,771 miliardi di euro (il 98% del costo totale) con una disponibilità di 206,657 miliardi che consente la copertura del 67% del costo previsto.

Le voci di maggiore costo sono rappresentate da:

- **125,295 miliardi** per **strade e autostrade**, pari al 40% del costo di tutte le altre infrastrutture strategiche o prioritarie, con una copertura finanziaria del 76% (94,799 miliardi); le risorse sono destinate al potenziamento e al rinnovo della rete stradale e autostradale nazionale e territoriale (a titolo esemplificativo si ricordano gli interventi Asti-Cuneo, BreBeMi, Pedemontana Veneta, terza corsia A4 tra Venezia e Trieste; il potenziamento dell'autostrada A22 tra Bolzano sud e Verona nord A1, l'autostrada regionale Cispadana, Quadrilatero Marche-Umbria, la riqualificazione della E45 Orte Ravenna e E55 Ravenna-Venezia, A2 Salerno-Reggio Calabria, i lotti non commissariati della SS 106 Jonica, l'itinerario Palermo-Agrigento e l'itinerario Sassari-Olbia);
- **111,215 miliardi** per **ferrovie**, pari al 36% del costo totale previsto, con una copertura finanziaria del 49% (54,554 miliardi); tra i progetti di maggiore importo destinati al potenziamento della rete ferroviaria nazionale si evidenziano le sezioni transfrontaliere dei collegamenti ferroviari Torino-Lione e Verona-Monaco (nuovo valico del Brennero), il completamento del collegamento AV-AC Salerno - Reggio Calabria e la seconda fase del progetto di velocizzazione e potenziamento della linea ferroviaria Adriatica;

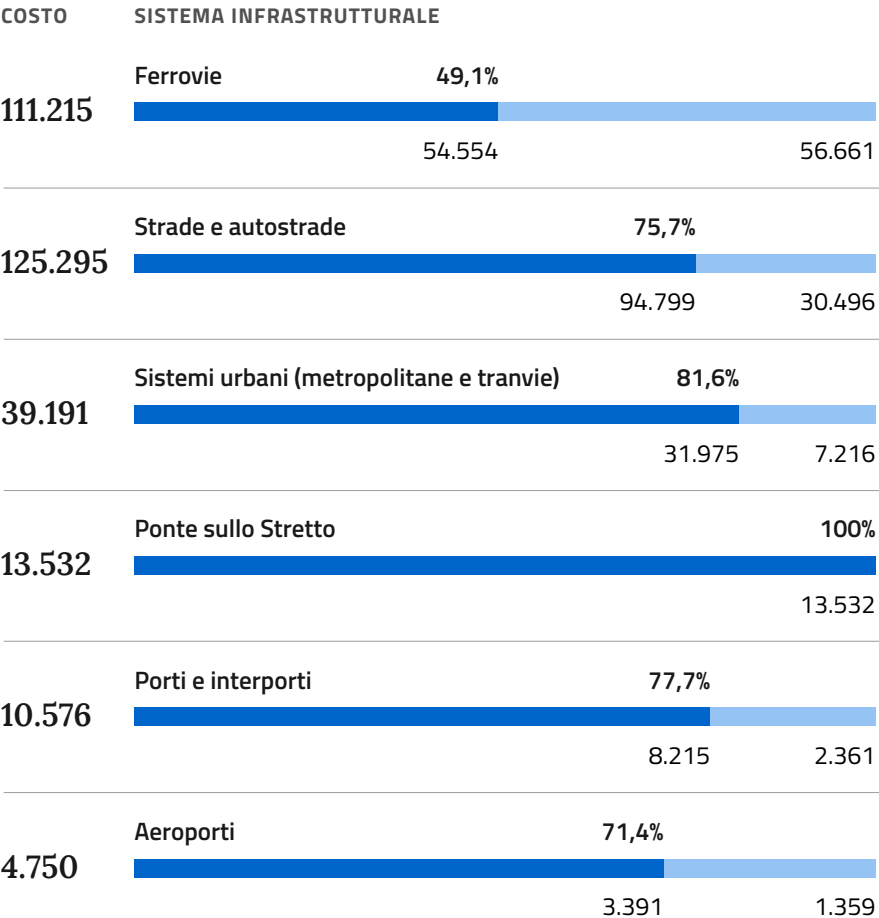
Destinazione dei costi per settore Costo complessivo
Importi in milioni di euro 312mld €



Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

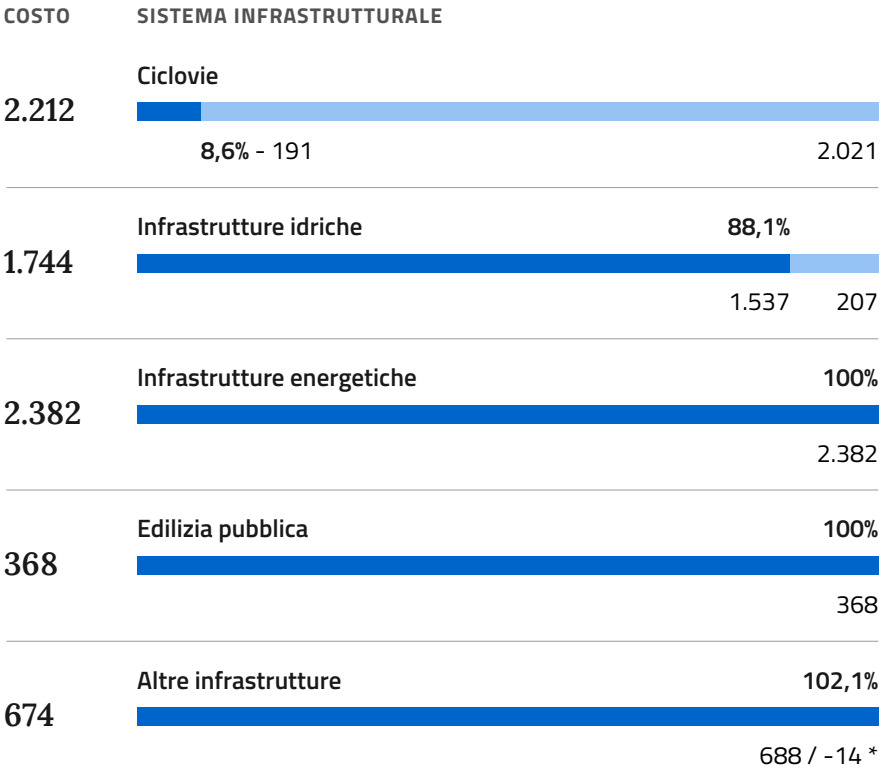
Costi, disponibilità e fabbisogno per sistema infrastrutturale

■ Disponibilità ■ Fabbisogno Importi in milioni di euro



Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

Costo complessivo
312mld €



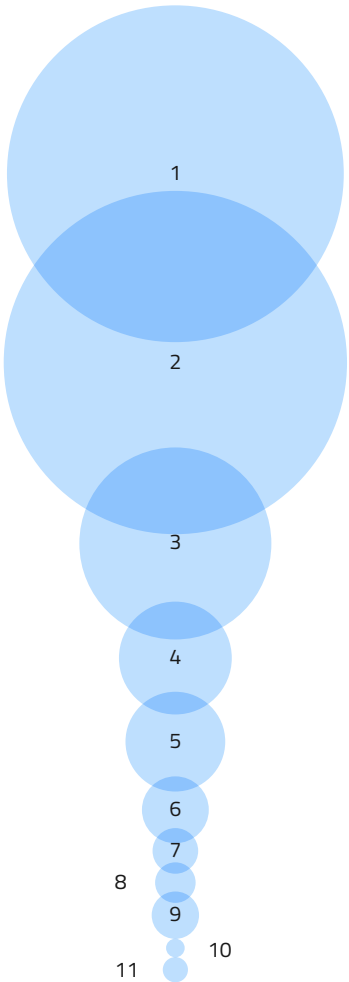
Disponibilità superiori al fabbisogno *

- **39,191 miliardi** per **reti metropolitane e tranvie** (13%), con una copertura finanziaria dell'82% (31,975 miliardi), destinati al potenziamento e rinnovo sostenibile delle reti metropolitane di 14 città metropolitane (Torino, Milano, Genova, Venezia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Reggio Calabria, Catania, Palermo e Cagliari);
- **17,538 miliardi** per altre infrastrutture di trasporto (**porti, interporti, aeroporti e ciclovie**), pari al 6% del costo totale previsto, con una copertura finanziaria del 67% (11,797 miliardi); si tratta di risorse destinate al potenziamento e al rinnovo di nodi portuali e interportuali (a titolo esemplificativo, si ricordano gli interventi per i porti di Savona, Vado Ligure, La Spezia, Trieste, Venezia, Ravenna, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Salerno, Bari, Taranto, Gioia Tauro, e i principali porti della Sicilia e della Sardegna) e a interventi per l'accessibilità su ferro, la competitività nel settore air cargo e l'integrazione della rete logistica, lo sviluppo della capacità air side e la riqualificazione dei terminal passeggeri;
- **13,532 miliardi** per il **Ponte sullo Stretto** (4%), con una copertura finanziaria al 30 novembre 2025, data di chiusura del presente monitoraggio, del 100%.

Il costo delle **restanti infrastrutture** strategiche energetiche e idriche, di altri interventi infrastrutturali e di opere di edilizia pubblica ammonta invece a **5,168 miliardi** (meno del 2% dei costi totali previsti), con una copertura finanziaria del 96% (4,976 miliardi).

Costi per sistema infrastrutturale

Costo complessivo
312mld €



1	Ferrovie	111.215 mln €
2	Strade e autostrade	125.295 mln €
3	Sistemi urbani	39.191 mln €
4	Ponte sullo Stretto	13.532 mln €
5	Porti e interporti	10.576 mln €
6	Aeroporti	4.750 mln €
7	Ciclovie	2.212 mln €
8	Infrastrutture idriche	1.744 mln €
9	Infrastrutture energetiche	2.382 mln €
10	Edilizia pubblica	368 mln €
11	Altre infrastrutture	674 mln €

Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

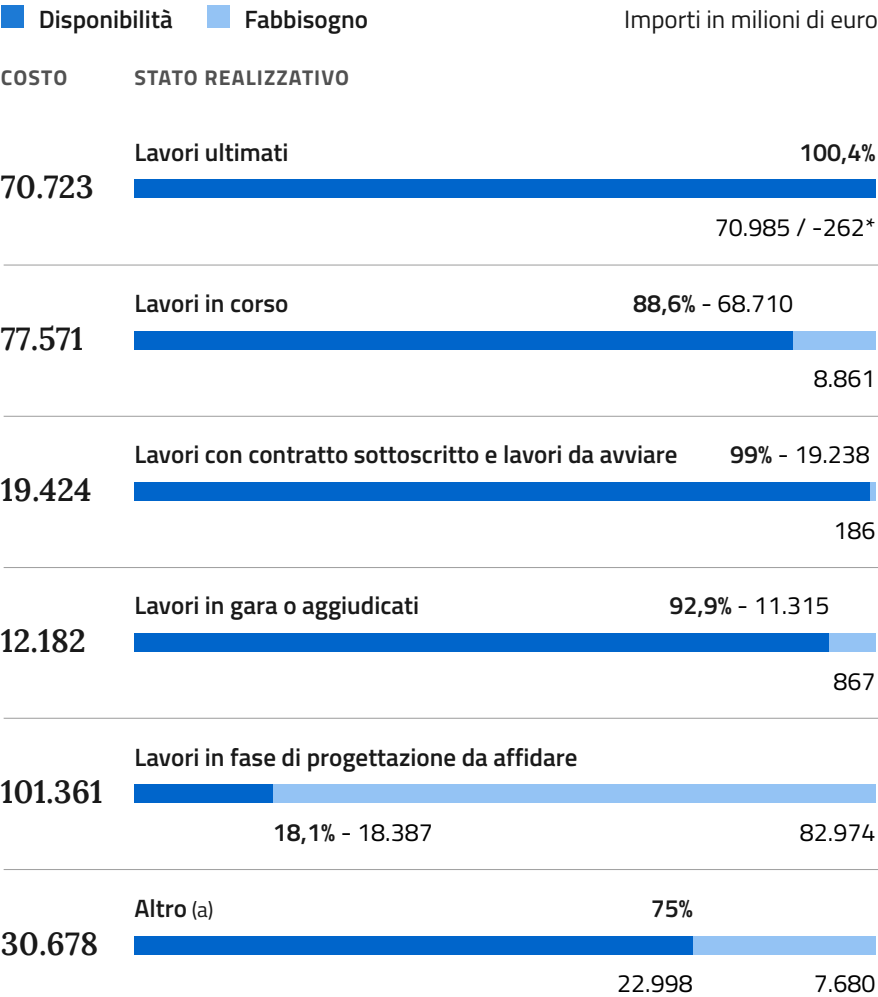
4.3
Lo stato di realizzazione delle altre opere strategiche e prioritarie



Il monitoraggio svolto, con dati aggiornati al 30 novembre 2025, evidenzia che:

1. il 32% dei costi riguarda lavori in fase di progettazione; si tratta di circa 101 miliardi dei quali il 53% (54 miliardi) relativi a infrastrutture ferroviarie (il completamento del collegamento AV-AC Salerno - Reggio Calabria, la seconda fase del progetto di velocizzazione e potenziamento della linea ferroviaria Adriatica e il completamento del programma nazionale ERTMS sono gli investimenti di maggiore importo) e il 28% (28 miliardi) relativo a infrastrutture stradali (tra gli interventi di maggiore importo previsti nell'aggiornamento 2025 del Contratto di Programma MIT-ANAS 2021-2025 si evidenziano la messa in sicurezza e adeguamento di tratti della SS 47 della Valsugana, il 1° lotto del collegamento autostradale Caserta-Benevento e bretelle di collegamento alla tangenziale di Benevento e alla variante di Caserta, gli Interventi di miglioramento funzionale dal Km 258+800 svincolo di Cosenza al Km 286+000 svincolo di Altilia dell'A2 "Autostrada del Mediterraneo", il 1° lotto Palermo (A19) - rotatoria Bolognetta dell'itinerario Palermo-Agrigento);

Costi, disponibilità e fabbisogno per stato di avanzamento



(a) Lotti con uno stato di avanzamento misto
Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme
Disponibilità superiori al fabbisogno *

2. **il 25%, 77,571 miliardi, riguarda lavori in corso;** si tratta di 42,680 miliardi di cantieri ferroviari tra i quali rientrano i programmi di interventi RFI relativi al risanamento acustico, la sicurezza armamento, l'idrogeologia, la soppressione passaggi a livello, l'upgrading infrastrutturale e tecnologico, il piano integrato stazioni e alcuni lotti di importo rilevante relativi ai tunnel transfrontalieri Torino-Lione e Brennero); 22,499 miliardi di cantieri stradali (completamento pedemontana lombarda, gronda di Genova, passante di Bologna e il potenziamento del nodo di Firenze i cantieri di maggiore costo); 7,542 miliardi di cantieri sulle reti di trasporto urbano nelle grandi città (Torino, Milano, Genova, Firenze, Bologna, Roma, Napoli, Palermo e Cagliari); i restanti 5,849 miliardi sono cantieri per il potenziamento e la riqualificazione di porti, interporti, aeroporti, ciclovie e infrastrutture idriche;
3. **il 23%, 70,723 miliardi, riguarda lavori ultimati;** tra i progetti di importo rilevante ultimati nell'ultimo anno si evidenziano i lotti sottoattraversamento Isarco e Sillschlucht della galleria di Base del Brennero e le tratte Dante-Centro Direzionale (ad aprile 2025 è stata aperta la stazione Centro direzionale) e Centro direzionale-Capodichino (alla data di chiusura del monitoraggio risulta in fase di completamento la stazione Capodichino, con un avanzamento dei lavori del 95%) e l'integrazione tra la Linea Arcobaleno e la Linea 1 di Napoli a Piscinola (a settembre 2025 è entrato in servizio il primo treno);
4. **il 6%, 19,424 miliardi, riguarda progetti con contratto sottoscritto e lavori da avviare;** tra i progetti di importo rilevante si evidenziano il Ponte sullo Stretto (13,532 miliardi), la nuova Autostrada regionale Cispadana, il nuovo collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo, la Via del Mare A4 - Jesolo e litorali, il Prolungamento linea metropolitana M1 tratta Bisceglie-Baggio-Olmi-Valsesia, la linea tramviaria T2 Pendolina-Centro-Stazione-Fiera di Brescia, la linea tramviaria Libertà-Rovezzano di Firenze;
5. **il 4%, 12,182 miliardi, riguarda progetti in gara o aggiudicati** tra i quali rientrano: il 5° lotto costruttivo (attrezzaggio tecnologico) della sezione transfrontaliera della Torino-Lione; la terza corsia A22 Verona-Modena e l'adeguamento della corsia d'emergenza, gli interventi rientranti nel piano di investimenti da 10,3 miliardi previsti dalla gara relativa all'affidamento, mediante procedura di finanza di progetto con diritto di prelazione in favore del Promotore, della concessione avente ad oggetto la gestione dell'autostrada A22 Brennero-Modena nonché la progettazione e l'esecuzione dei lavori finalizzati al miglioramento delle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali (tale gara è stata indetta nei primi giorni di gennaio 2025, sospesa alla fine di giugno 2025 in attesa della pronuncia della Corte di Giustizia dell'Unione europea in merito al diritto di prelazione a favore del promotore previsto dal bando, riaperta a fine novembre 2025 con nuovo termine per la partecipazione fissato al 3 dicembre; il Tunnel Subportuale Urbano di attraversamento della città di Genova - Lotto B (gara indetta a gennaio 2026); il nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli;
6. **la restante quota del 10%, 30,678 miliardi, riguarda i lotti con uno stato di avanzamento misto** relativi a programmi di interventi diffusi sul territorio per la manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente per i quali risulta difficile ricostruire un chiaro stato realizzativo in conseguenza della loro frammentazione.

4.4

Costi altre opere strategiche e prioritarie per ambito territoriale



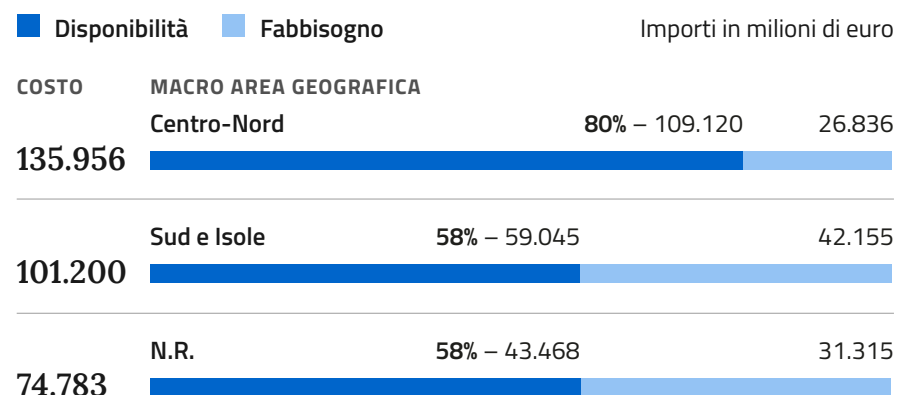
Nelle regioni del Centro-Nord si concentra il 44% dei costi delle altre infrastrutture strategiche o prioritarie, pari a circa 135,956 miliardi (129,572 miliardi ad agosto 2024).

Nelle regioni del Sud e nelle Isole è localizzata una quota del 32% dei costi, pari a 101,200 miliardi (92,833 miliardi ad agosto 2024).

Il restante 24%, pari a 74,783 miliardi (69,047 miliardi ad agosto 2024), è relativo al costo dei programmi di interventi prioritari non ripartibili a livello di macro area quali:

- i programmi prioritari sulle reti
 - ferroviaria - per la sicurezza, l'adeguamento a nuovi standard e la resilienza al cambiamento climatico (sicurezza in galleria, risanamento acustico, idrogeologia, sismica, etc.);
 - stradale e autostradale - per la manutenzione di ponti, viadotti e gallerie, la conservazione, valorizzazione e adeguamento agli

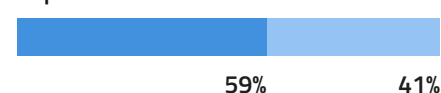
Costi, disponibilità e fabbisogno per macro area geografica



Composizione % sul totale nazionale



Superficie territoriale



Popolazione (Istat 1° gennaio 2025)



Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

standard funzionali di sicurezza del patrimonio stradale esistente, la resilienza della rete viaria secondaria per le aree interne e montane, la digitalizzazione e l'adeguamento della rete stradale alle specifiche funzionali Smart Road;

- i **programmi strategici** di interventi ANAS, RFI, “6000 campanili” (interventi infrastrutturali su edifici pubblici e reti viarie e di salvaguardia del territorio) e Grandi Stazioni (riqualificazione delle 13 principali stazioni ferroviarie italiane).

Rispetto alle disponibilità, al Centro-Nord si rileva una copertura finanziaria dell'80% mentre al Sud e nelle Isole è del 58%.

4.5

Costi delle altre opere strategiche e prioritarie per stato di avanzamento e per ambito territoriale

I DATI

91%

Lavori in corso sul totale
contrattualizzati* al Centro-Nord

35%

Lavori in corso sul totale
contrattualizzati* al Sud e Isole

Lo stato di attuazione al 30 novembre 2025 delle altre opere strategiche e prioritarie per ambito territoriale risulta il seguente:

Centro-Nord (costo 135,956 miliardi)

- 39,158 miliardi (37,403 miliardi ad agosto 2024), il 29%, i lavori ultimati;
- 49,045 miliardi (42,095 miliardi ad agosto 2024), il 36%, i lavori in corso;
- 5,001 miliardi (3,489 miliardi ad agosto 2024), il 4%, i lavori con contratto ma non ancora avviati;
- 9,593 miliardi (4,871 miliardi ad agosto 2024), il 7%, i lavori in gara o aggiudicati;
- 33,159 miliardi (40,473 miliardi ad agosto 2024), 24%, i lavori in fase di progettazione da mandare in gara.

Sud e Isole (costo 101,200 miliardi)

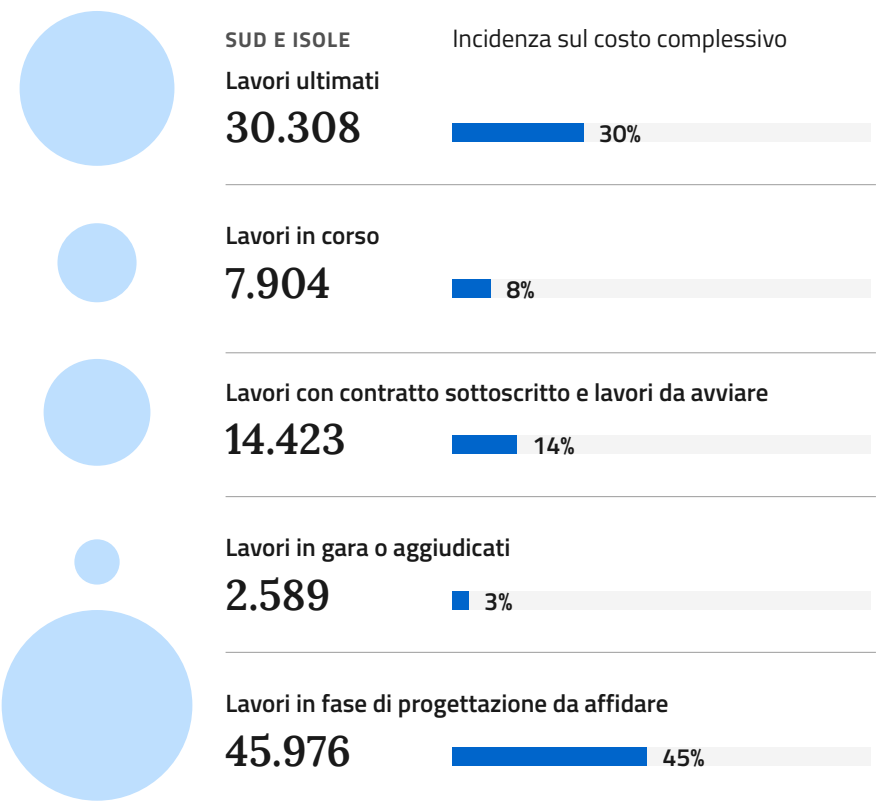
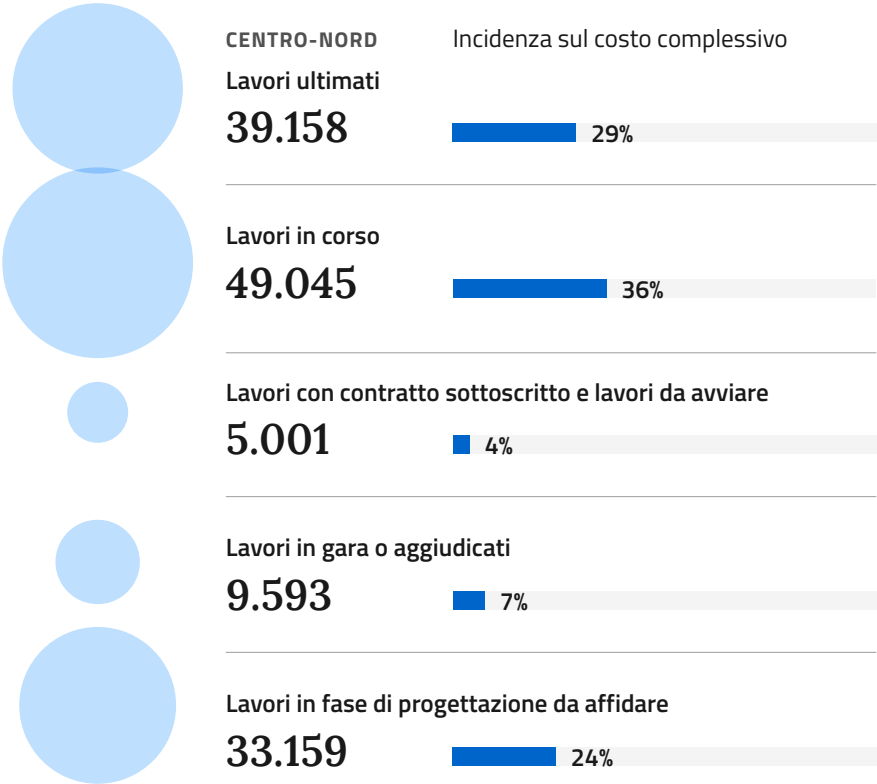
- 30,308 miliardi (26,172 miliardi ad agosto 2024), il 30%, i lavori ultimati;

* Lavori in corso o con contratto ma non ancora avviati.

- 7,904 miliardi (10,573 miliardi ad agosto 2024), l'8%, i lavori in corso;
- 14.423 miliardi (15,287 miliardi ad agosto 2024), il 14%, i lavori con contratto ma non ancora avviati (13,532 miliardi sono relativi al Ponte sullo Stretto);

- 2,589 miliardi (0,342 miliardi ad agosto 2024), il 3%, i lavori in gara o aggiudicati;
- 45,976 miliardi (40,231 miliardi ad agosto 2024), il 45%, i lavori in fase di progettazione da mandare in gara.

Costi per stato di avanzamento e tipo di programma



Fonte: Elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme

05

Il mercato delle opere pubbliche e l'impatto delle infrastrutture strategiche e prioritarie

5.1

Il mercato delle opere pubbliche

I DATI

Valori in euro

74.349mlnL'importo dei bandi
nel 2025**51.471mln**L'importo delle aggiudicazioni
nel 2025

Nel 2025 il mercato delle opere pubbliche torna a crescere, dopo il fisiologico rallentamento registrato nel 2024. Per i bandi e per le aggiudicazioni, sono totalizzati importi rilevanti che sono superati solo dai valori annui record del biennio 2022-2023 determinati grazie all'importante contributo della programmazione PNRR che, a livello nazionale, ha inciso per il 40% degli importi.

Il nuovo quadro della domanda di opere pubbliche in Italia fa emergere:

- la forte crescita dei contratti di partenariato pubblico privato (PPP) e degli appalti di costruzione/manutenzione e gestione, due sistemi di realizzazione di lavori pubblici caratterizzati da una durata pluriennale e dalla richiesta di lavori (in misura più o meno rilevante in base alla tipologia contrattuale) e servizi di facility management;
- il fisiologico rallentamento dei lavori tradizionali (appalti di sola esecuzione e appalti integrati) dopo la fase espansiva spinta dalla programmazione PNRR;
- la prosecuzione della crescita della domanda dei Comuni, mentre crolla la domanda di RFI e ANAS.

Per i bandi si passa da valori medi annui di circa 26 miliardi, nel periodo 2002-2017 (16 anni), a valori medi annui di circa 39 miliardi nel triennio 2018-2020, per poi raggiungere valori medi annui di oltre 71 miliardi nel triennio 2021-2023.

Dal 2024 il mercato rallenta dopo la fase di forte crescita registrata nel quinquennio 2019-2023, in cui sono stati raggiunti importi eccezionali, ma il livello degli importi in gara resta alto rispetto ai valori medi annui degli anni precedenti al 2022.

Nello specifico, nel 2024 l'importo dei lavori scende a 59 miliardi (-34,2% rispetto al valore record di circa 90 miliardi del 2023) e nel 2025 risale a oltre 74 miliardi, un valore superiore a tutti i valori annui registrati tra il 2002 e il 2021 e al valore annuo del 2024 e inferiore solo ai valori annui record del biennio 2022-2023.

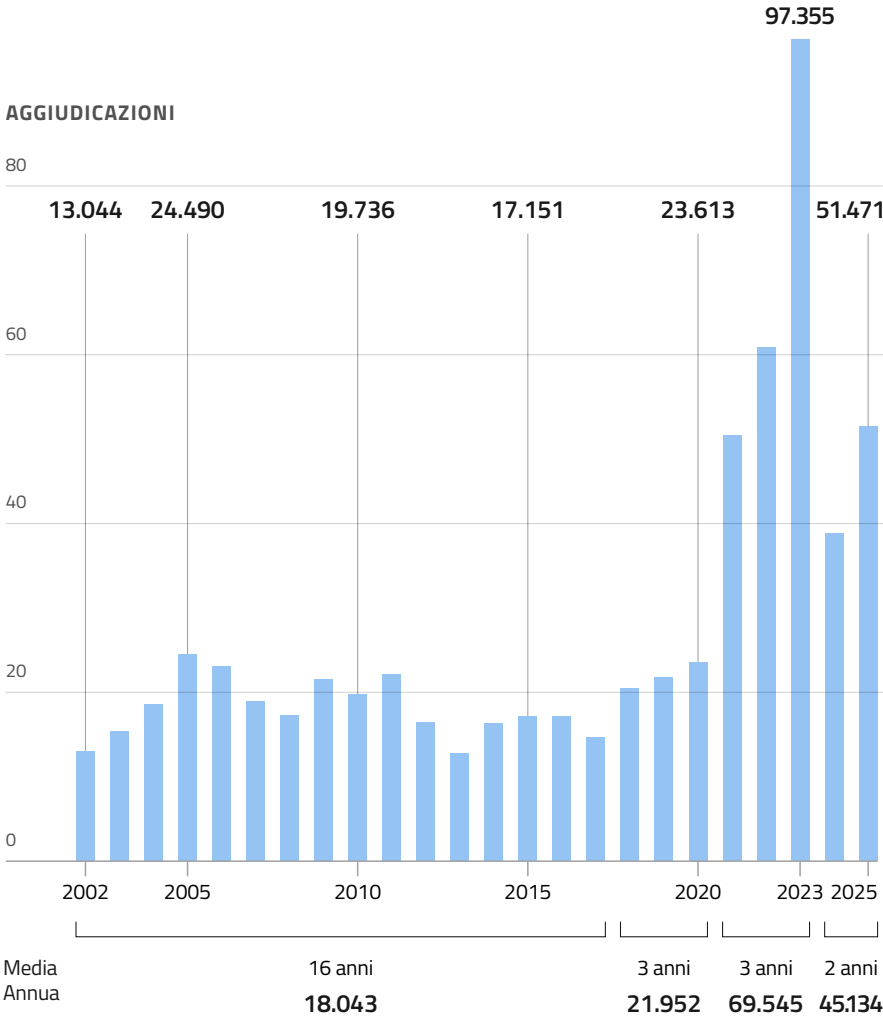
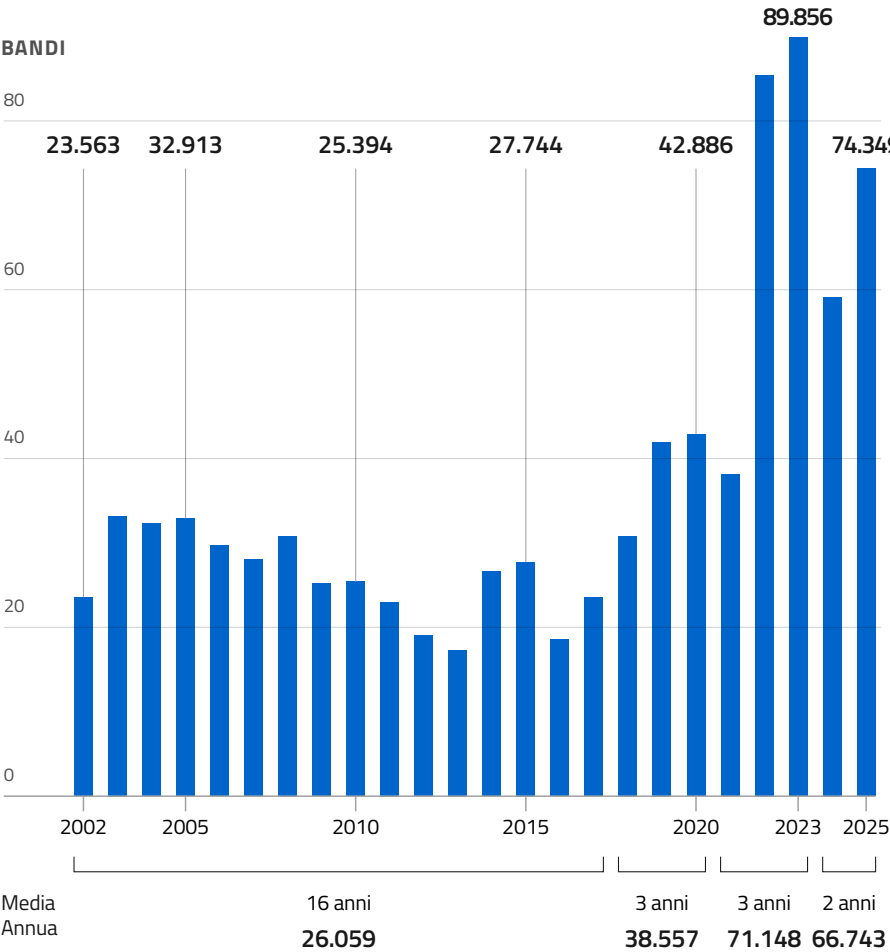
Passando alle aggiudicazioni, si registrano importi medi annui di circa 18 miliardi nel periodo 2002-2017.

Nel triennio 2018-2020 il valore medio annuo sfiora i 22 miliardi e nel triennio successivo (2021-2023) sono raggiunti valori annui eccezionali di 50,4 miliardi nel 2021, 60,8 miliardi nel 2022 e 97,4 miliardi nel 2023.

Dal 2024 il valore aggiudicato si riduce ma, come osservato per i bandi, il livello resta alto: 38,8 miliardi nel 2024; 51,5 miliardi nel 2025 (un importo superiore ai valori annui rilevati tra il 2002 e il 2021 e al valore del 2024).

Bandi e aggiudicazioni per anno, 2002-2025

Importi in milioni di euro



Fonte: Elaborazioni e dati Cresme Europa Servizi

5.2

La distribuzione territoriale delle infrastrutture strategiche e prioritarie

I DATI

24%

Del mercato
opere pubbliche

23%

Localizzato
al Centro-Nord

40%

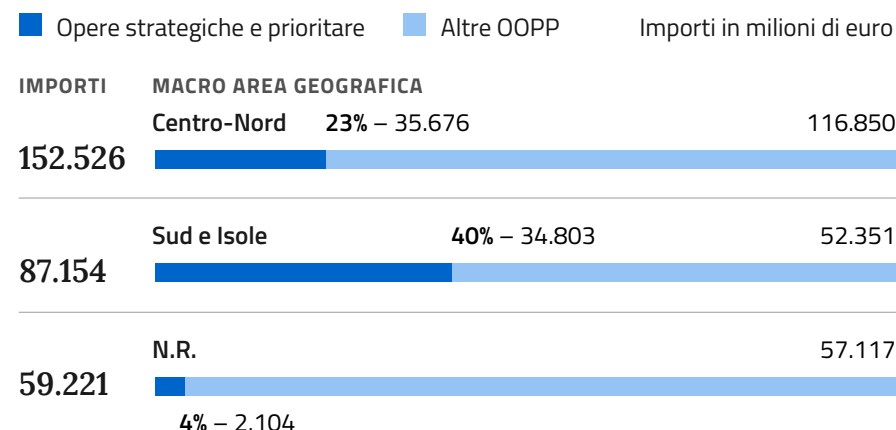
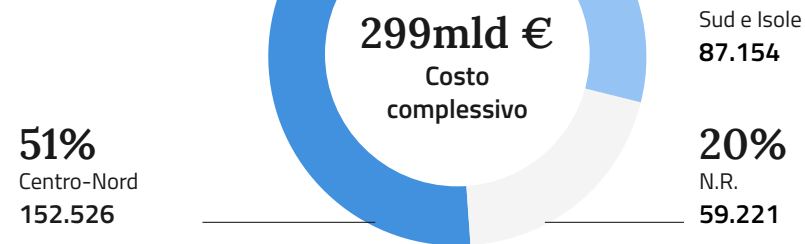
Localizzato
al Sud e Isole

Dall'aggregazione delle aggiudicazioni di importo superiore a 1 milione di euro dell'ultimo quinquennio per area geografica, considerando che una parte non è riconducibile a una delle due aree geografiche individuate, per le infrastrutture strategiche e prioritarie, con riguardo agli importi, emerge una equa distribuzione territoriale: 49% al Centro Nord (circa 35,7 miliardi); 48% al Sud e nelle Isole (circa 34,8 miliardi). Il restante 3% spetta a programmi di interventi diffusi sul territorio.

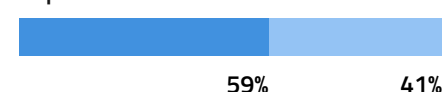
Meno equilibrata la spesa per le altre opere pubbliche: 52% al Centro Nord (116,850 miliardi); 23% al Sud e nelle Isole (52,351 miliardi); 25% per programmi di interventi diffusi sul territorio (57,117 miliardi).

Di seguito sono presentati i principali dati per macro area geografica e le mappe dei mercati regionali in relazione: all'intero mercato delle opere pubbliche e al mercato delle infrastrutture strategiche e prioritarie.

Importi aggiudicazioni per macro area geografica, 2021-2025

Composizione %
del mercato
opere pubbliche

Superficie territoriale



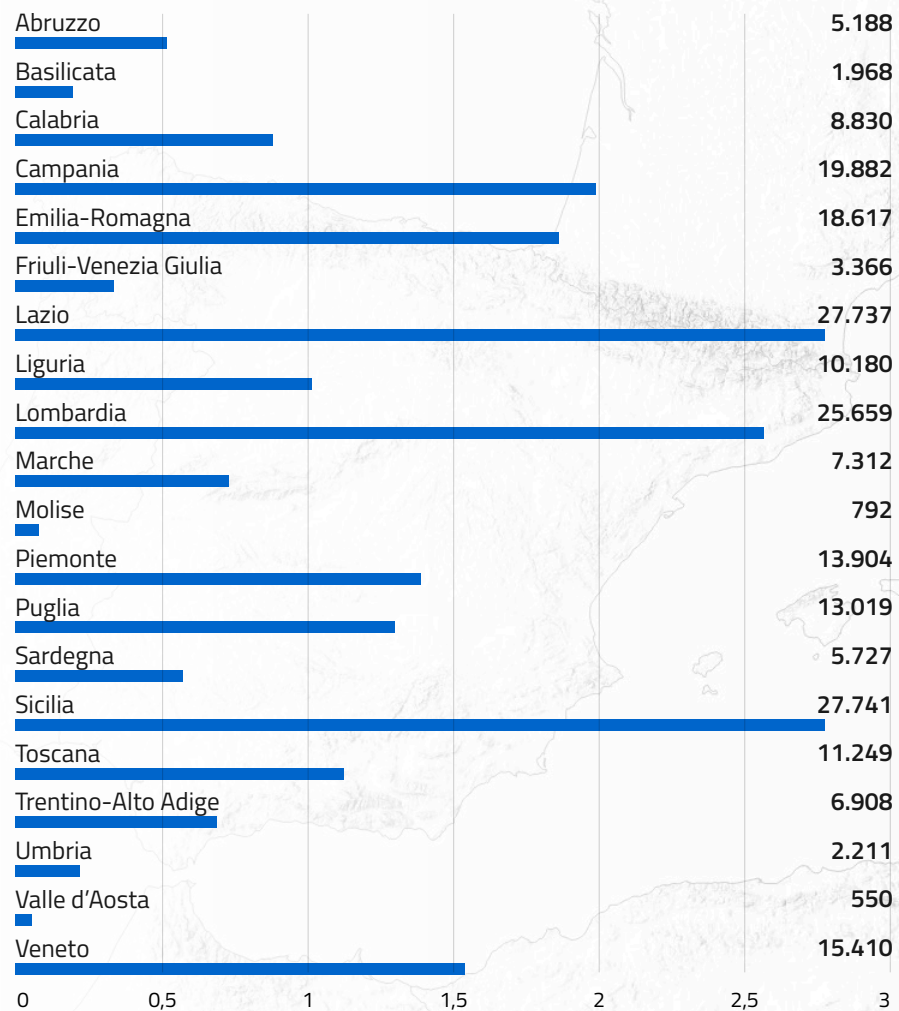
Popolazione (Istat 1° gennaio 2025)



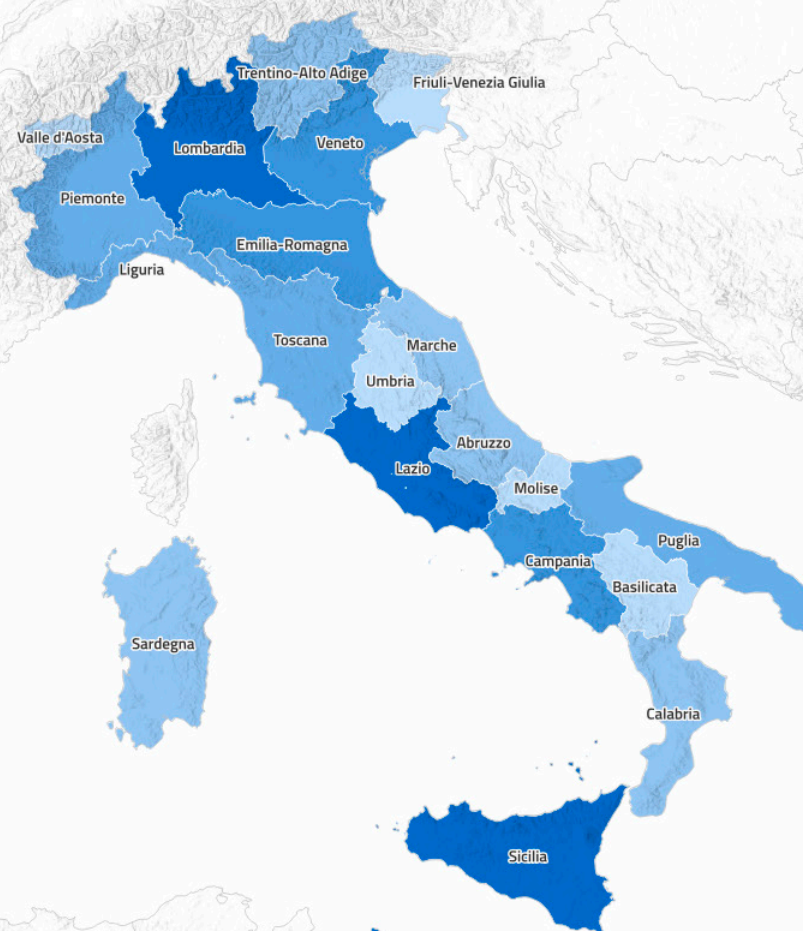
Fonte: Elaborazioni e dati Cresme Europa Servizi

Importi delle aggiudicazioni delle opere pubbliche per regione, 2021-2025

Importi in milioni di euro

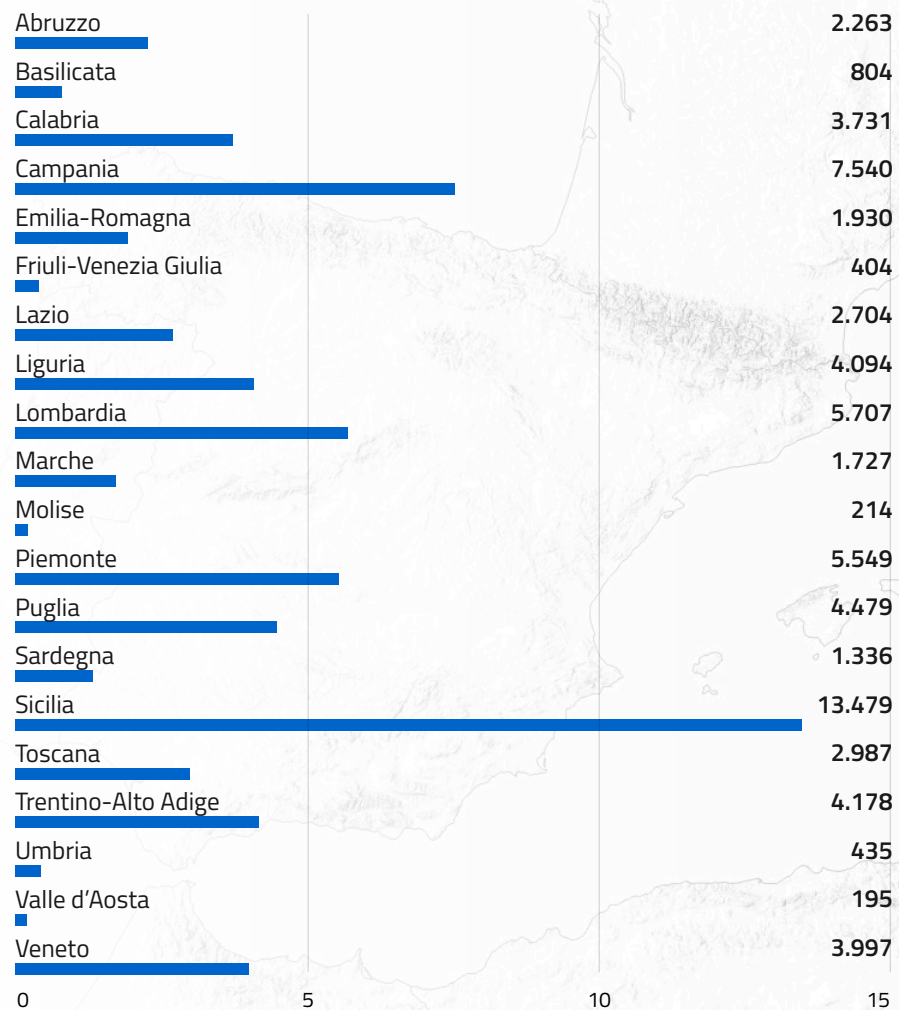


Fonte: Elaborazioni e dati Cresme Europa Servizi



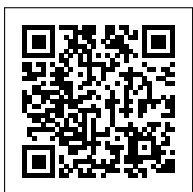
Importi delle aggiudicazioni delle opere strategiche e prioritarie per regione, 2021-2025

Importi in milioni di euro



Fonte: Elaborazioni e dati Cresme Europa Servizi

Link a SILOS sezioni



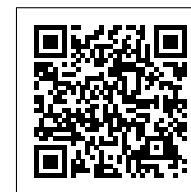
Rapporti

Per scaricare i file PDF dei Rapporti annuali e dei Rapporti intermedi di sintesi e per consultare i documenti con il supporto di un assistente IA che facilita la navigazione dei contenuti e fornisce sintesi informative.



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, commissariate 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 con l'ausilio di un assistente IA disponibile sul sito SILOS.

RAPPORTO ANNUALE

Infrastrutture
strategiche
e prioritarie 2025

STATO DI ATTUAZIONE
AL 30 NOVEMBRE 2025



Febbraio 2026