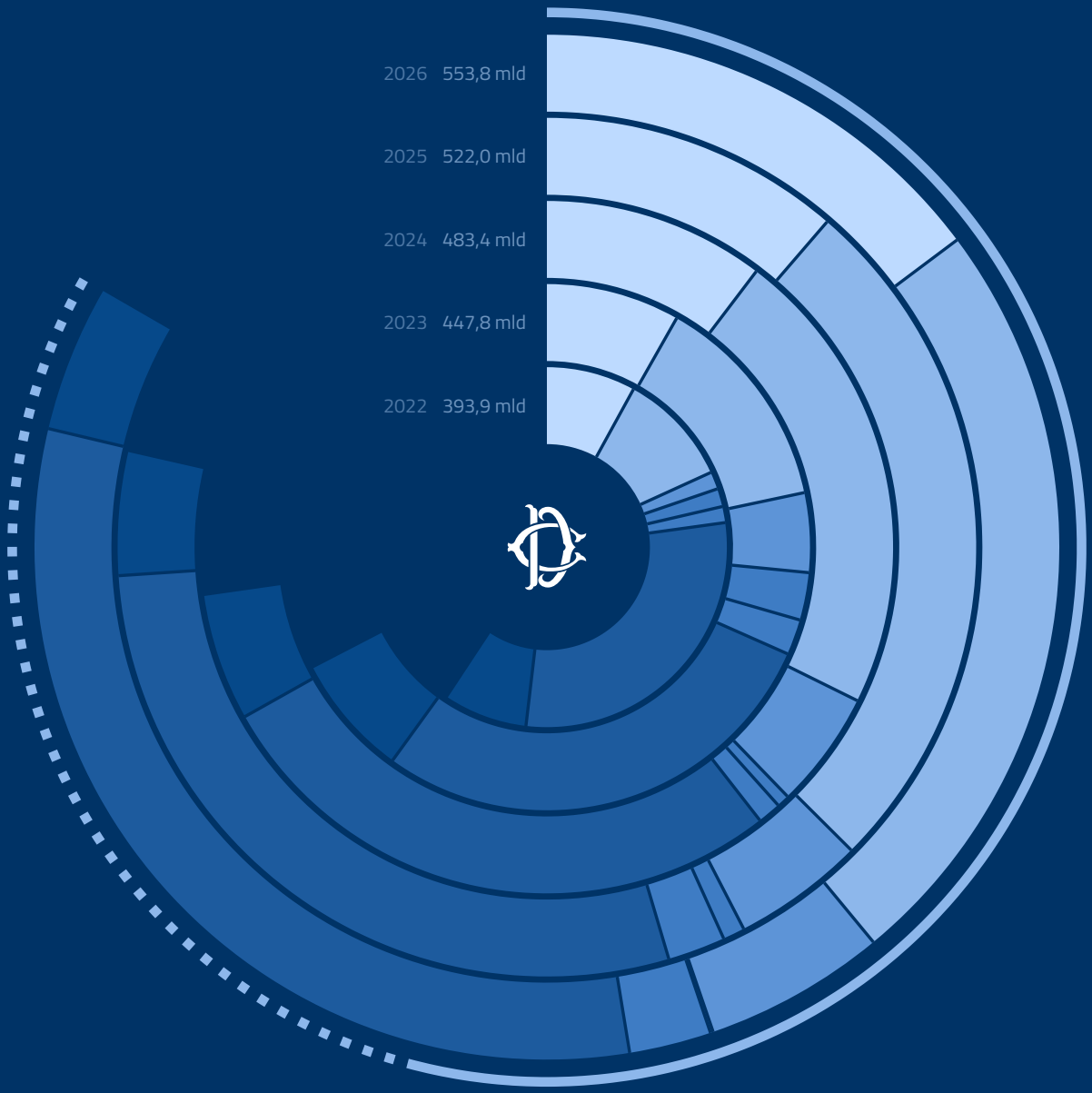


RAPPORTO ANNUALE

Infrastrutture strategiche e prioritarie 2026

Stato di attuazione al 31 agosto 2026

Camera
dei
deputati

RAPPORTO ANNUALE

Infrastrutture strategiche e prioritarie 2026

Stato di attuazione al 31 agosto 2026

Servizio Studi
Dipartimento Ambiente

Camera
dei
deputati

Servizio Studi
Dipartimento Ambiente

TEL 06 6760–9253

EMAIL st_ambiente@camera.it

Il presente documento è stato predisposto dal Servizio Studi in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione e Cresme Europa Servizi a seguito della deliberazione dell'Ufficio di Presidenza della VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici del 4 marzo 2026.

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.

Inquadra il QR Code o clicca qui
per leggere il rapporto online sul sito
della documentazione parlamentare.

© Camera dei deputati | Roma, 2026

Indice

Premessa 7
Sintesi dei rapporti precedenti 11
Nota di sintesi 15

1 Le infrastrutture strategiche e prioritarie nel nuovo quadro della programmazione pubblica 25
1.1 Dalla legge obiettivo al sistema vigente: gli antecedenti essenziali 26
1.2 Il nuovo baricentro normativo: l'art. 39 del d.lgs. n. 36 del 2023 28
1.3 Una pluralità di percorsi verso la priorità: programmazione, commissariamenti e discipline speciali 32
1.4 Il PNRR come acceleratore della trasformazione della governance infrastrutturale 36
1.5 Dopo il PNRR: il problema della ricomposizione della programmazione 38
1.6 L'evoluzione della nozione di infrastruttura strategica: il caso paradigmatico delle infrastrutture digitali 40
1.7 Un quadro in trasformazione: criticità e linee evolutive 43

2 Programmazione e realizzazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie 49
2.1 Costo delle infrastrutture strategiche e prioritarie 49
2.2 I programmi e gli interventi strategici e prioritari 51
2.3 Disponibilità finanziarie 52
2.4 Destinazione dei 554 miliardi per settore 54
2.5 Lo stato di realizzazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie 56
2.6 Ripartizione dei 554 miliardi di euro per ambito territoriale 60

3 Infrastrutture commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC 63
3.1 Costo delle infrastrutture commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC 63
3.2 Disponibilità finanziarie 65

3.3 Destinazione dei 251 miliardi delle opere commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC ... 66
3.4 Lo stato di realizzazione ... 68
3.5 Il dettaglio dello stato realizzativo di 10 grandi opere commissariate o PNRR-PNC ... 70
3.6 Costi per ambito territoriale ... 73
3.7 Costi delle opere commissariate o PNRR-PNC per stato di avanzamento e ambito territoriale ... 74
Allegato – Stato realizzativo al 31 agosto 2026 delle 10 opere previste dall'Allegato IV all'art. 44 del DL 77/2021 commissariate o PNRR-PNC ... 77

4 Altre infrastrutture strategiche e prioritarie (non commissariate e non inserite nella programmazione PNRR-PNC) ... 89
4.1 Costo delle altre infrastrutture strategiche e prioritarie ... 89
4.2 Destinazione dei 303 miliardi delle altre infrastrutture strategiche e prioritarie ... 90
4.3 Lo stato di realizzazione delle altre opere strategiche e prioritarie ... 94
4.4 Costi delle altre infrastrutture strategiche e prioritarie per ambito territoriale ... 97
4.5 Costi delle altre opere strategiche e prioritarie per stato di avanzamento e per ambito territoriale ... 99

5 Il mercato delle opere pubbliche e l'impatto delle infrastrutture strategiche e prioritarie ... 101
5.1 Il mercato delle opere pubbliche ... 101
5.2 I committenti delle infrastrutture strategiche e prioritarie ... 104
5.3 La distribuzione territoriale delle infrastrutture strategiche e prioritarie ... 106

FOCUS Le infrastrutture strategiche digitali ... 111
1 Il quadro d'insieme ... 111
2 Gli investimenti PNRR per le connessioni internet veloci (banda ultra-larga e 5G) ... 115
3 I grandi programmi di investimento riconosciuti di interesse strategico nazionale ... 120
4 Il programma europeo Gigafactory dell'IA ... 125
5 Altri programmi di investimento ... 127

RISORSE SILOS sezioni ... 131

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 del 4 marzo 2026 — analizza l'evoluzione delle infrastrutture strategiche e prioritarie sulla base dei dati e dei documenti disponibili al 31 agosto 2026 e fa seguito al Rapporto annuale 2025 presentato il 25 febbraio 2026, contenente i dati aggiornati al 30 novembre 2025. Oltre all'analisi dell'evoluzione delle infrastrutture strategiche e prioritarie nel loro tradizionale perimetro, il presente Rapporto contiene per la prima volta, a titolo sperimentale, un Focus sulle infrastrutture strategiche digitali, in cui, anche in ragione della qualifica di infrastrutture di preminente interesse strategico nazionale ad alcune di esse riconosciuta in base a specifiche previsioni normative, sono sinteticamente illustrati i principali investimenti programmati in infrastrutture digitali strategiche dal 2021 al 31 agosto 2026, tra i quali quelli che rispondono alla strategia banda ultralarga e 5G e a quella per l'attrazione degli investimenti industriali esteri per la realizzazione di centri di elaborazione dati (*data center*).

Il Rapporto — preceduto da una nota di sintesi che pone in evidenza le principali risultanze che emergono dal monitoraggio — è articolato in 5 capitoli e un Focus. Nel primo capitolo, ampiamente rimodellato rispetto alle edizioni precedenti, è descritto il nuovo quadro normativo vigente di riferimento per la programmazione e la realizzazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie, richiamando le discipline precedenti soltanto nella misura necessaria a comprendere l'origine delle categorie e degli strumenti normativi e regolatori attualmente utilizzati. 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 al 2023, commissariate ai sensi dell'art. 4 del DL 32/2019, dell'art. 206 del DL 34/2020, dei DL 103/2021 e 68/2022, 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, del DL 73/2025, dell'art. 1, comma 476, della legge 199/2025 (Legge di Bilancio 2026), dei DL 32/2026 e 107/2026 e altre infrastrutture di trasporto, di competenza del MIT, inserite nel PNRR e nel PNC). Nel capitolo 5 sono presentati i dati relativi al mercato delle opere pubbliche e all'impatto delle infrastrutture strategiche e prioritarie sul territorio, con un'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. Nel Focus, infine, è data, come detto, evidenza della crescente centralità delle infrastrutture digitali nelle strategie di sviluppo nazionale ed europeo.

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 S.p.A. e di ANAS S.p.A., della Corte dei conti, di Regioni, comuni e altri soggetti attuatori, nonché grazie ai dati contenuti nella piattaforma ReGiS[1] aggiornati all'11 settembre 2026 ed alle informazioni fornite dall'ANAC. Si tratta dei dati, disponibili anche in formato di tipo aperto (*linked open data*),

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.

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 298 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, individuate ai sensi delle disposizioni legislative sopra richiamate o contenute nell'elenco di cui all'Allegato IV all'art. 44 del DL 77/2021. Su SILOS è altresì possibile avvalersi di nuove funzionalità, via via implementate nel corso degli ultimi anni: nella nuova sezione "Rapporti e IA", si possono scaricare i file PDF dei Rapporti annuali e dei Rapporti intermedi, consultare i documenti mediante un assistente IA che facilita la navigazione dei contenuti e fornisce sintesi informative, e creare semplici tabelle e grafici sempre con il supporto dell'IA generativa; nella sezione "Dati di sintesi", è possibile consultare le opere commissariate o PNRR-PNC (incluse nell'elenco di cui all'Allegato IV all'art. 44 del DL 77/2021 o esaminate dal CIPESS) geolocalizzate e i dati statistici di sintesi sullo stato di attuazione dell'intero programma. Le informazioni e i dati sono supportati da strumenti e grafiche che ne facilitano la visualizzazione e la comprensione.

Sintesi dei rapporti precedenti

Il presente Rapporto sviluppa, aggiorna ed attualizza le risultanze dell'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 (c.d. "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 annuale 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, 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 realizzazione 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 DL 32/2019 (approfonditi in specifici *focus*), nonché ad una prima valutazione degli effetti delle misure di semplificazione introdotte dai DL 76/2020 (c.d. decreto semplificazioni) e 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 DL 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 per il 2025, il monitoraggio ha previsto la presentazione (avvenuta il 30 luglio 2025) di un Rapporto intermedio sullo stato di attuazione delle opere inserite nella programmazione PNRR-PNC, con dati aggiornati al 31 maggio 2025, e del Rapporto annuale (il diciannovesimo), presentato alla Commissione Ambiente il 25 febbraio 2026, che analizza l'evoluzione delle infrastrutture strategiche e prioritarie sulla base dei dati e dei documenti disponibili al 30 novembre 2025, nonché lo sviluppo del sistema informativo SILOS con la messa a disposizione di un assistente IA per consultare il Rapporto annuale 2025.

Nota di sintesi

Il presente documento analizza l'evoluzione delle infrastrutture strategiche e prioritarie sulla base dei dati e dei documenti disponibili al 31 agosto 2026.

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 298 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. 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, del DL 73/2025, dell'art. 1, comma 476, della legge 199/2025 (Legge di Bilancio 2026), dei DL 32/2026 e 107/2026 o 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 nonché il Focus "Le infrastrutture strategiche digitali" avente natura sperimentale in ragione della sua non

immediata riconducibilità ai tradizionali contenuti dei rapporti sulle infrastrutture strategiche e prioritarie, in cui, anche in ragione della qualifica di infrastrutture di preminente interesse strategico nazionale ad alcune di esse riconosciuta in base a specifiche previsioni normative, sono sinteticamente illustrati i principali investimenti programmati in infrastrutture digitali strategiche dal 2021 al 31 agosto 2026, tra i quali quelli che rispondono alla strategia banda ultra-larga e 5G e a quella per l'attrazione degli investimenti industriali esteri per la realizzazione di centri di elaborazione dati (*data center*).

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

1 Le infrastrutture strategiche e prioritarie nel nuovo quadro della programmazione pubblica

Il capitolo 1, ampiamente rivisitato rispetto alle edizioni precedenti, propone una lettura sistematica dell'assetto vigente della programmazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie, guidata da due interrogativi: attraverso quali criteri e strumenti l'ordinamento individui oggi le proprie priorità infrastrutturali e quale assetto si prospetti dopo la conclusione del PNRR, i cui traguardi e obiettivi dovevano essere conseguiti entro il 31 agosto 2026. A questi si aggiunge la questione dell'estensione della nozione stessa di infrastruttura strategica.

Il punto di partenza è la legge obiettivo (legge n. 443 del 2001), che ha affidato la qualificazione di strategicità a un programma e vi ha collegato procedure derogatorie; la disciplina successiva ha cercato di passare dall'"elenco ampio" a una selezione fondata su criteri verificabili e di tenere unite programmazione, valutazione e monitoraggio. Quella stratificazione non si è esaurita, tanto che ancora nel 2026 coesistono procedimenti retti da regimi diversi. **Il baricentro normativo del sistema è oggi l'art. 39 del Codice dei contratti pubblici** (d.lgs. n. 36 del 2023, modificato dal correttivo del 2024), che prevede la qualificazione con delibera del Consiglio dei ministri, l'inserimento delle opere nel Documento di programmazione delle infrastrutture strategiche (DPIS) e procedure di approvazione accelerate. Si tratta però di un **baricentro non ancora effettivo**: non risultano adottati né il DPIS né delibere di qualificazione, e la funzione di indirizzo resta affidata all'Allegato infrastrutture al DFP.

Ne deriva che il carattere prioritario di un'opera si acquisisce, di diritto o di fatto, attraverso altri canali (documenti di programmazione e contratti di programma con RFI e ANAS, autorizzazioni di spesa disposte per legge, commissariamenti, PNRR e PNC, regimi di derivazione europea), che non sono ordinati gerarchicamente e in parte si sovrappongono, mentre l'insieme delle opere qualificate ai sensi dell'art. 39 è, allo stato, vuoto. Tra questi canali il commissariamento ha assunto un rilievo crescente (150 opere e 31 commissari al 31 agosto 2026) e, con il decreto-legge n. 32 del 2026, che attribuisce i poteri commissariali agli amministratori delegati di ANAS e RFI, tende a divenire una modalità organizzativa stabile; resta da valutare quali forme di controllo parlamentare possano accompagnare questo assetto.

Su questo quadro ha inciso il PNRR, che ha sperimentato un governo degli investimenti fondato su traguardi e obiettivi verificati, cronoprogrammi, monitoraggio unitario (ReGiS) e procedure acceleratorie, alcuni dei quali già trasferiti nella disciplina ordinaria. La conclusione del Piano non coincide tuttavia con il completamento delle opere, la cui spesa successiva al 2026 è stimata dalla Corte dei conti in circa 24,2 miliardi, e la programmazione dovrà tornare agli strumenti ordinari: anzitutto, per le reti di trasporto nazionali, i nuovi contratti di programma. Ciò avviene mentre la riforma della legge di contabilità non è completata e operano le nuove regole europee sulla spesa netta, sicché il passaggio a un assetto ordinario appare avviato ma non compiuto.

Accanto a questi sviluppi, la **nozione stessa di strategicità si è ampliata**: si misura sempre più sulla resilienza e sull'autonomia strategica nei fatti non solo nazionale ma anche dell'Unione europea e si estende a grandi investimenti privati realizzati sotto regia pubblica. Le infrastrutture digitali ne costituiscono l'esempio paradigmatico. La qualificazione prevista dall'art. 39 non è delimitata per settori e i suoi criteri appaiono astrattamente pertinenti, ma il relativo regime risulta adeguato soltanto per le componenti a regia pubblica e il legislatore ha seguito percorsi paralleli; non essendo qualificate né inserite negli strumenti di programmazione, tali infrastrutture restano esterne al perimetro del monitoraggio e sono esaminate in un *focus* sperimentale collocato alla fine del presente Rapporto.

Il quadro che ne emerge indica che la questione centrale non è più soltanto quali opere siano formalmente "strategiche", ma **con quali criteri, strumenti e regimi l'ordinamento individui e realizzi le proprie priorità**. Resta aperto, in definitiva, se il sistema si ricomporrà attorno

al Codice dei contratti pubblici, con l'adozione del DPIS e l'esercizio del potere di qualificazione, o manterrà una pluralità di percorsi, ciascuno con il proprio elenco e regime.

2 Intero quadro delle opere strategiche e prioritarie

Il monitoraggio al 31 agosto 2026 evidenzia **una crescita del costo complessivo delle infrastrutture strategiche e prioritarie, accompagnata da un significativo fabbisogno finanziario residuo**, pari a circa 194 miliardi di euro. L'incremento dei costi, concentrato prevalentemente nelle opere commissariate e PNRR-PNC, conferma la crescente incidenza degli aggiornamenti progettuali e dei quadri economici sulla dimensione finanziaria del programma. Sul piano realizzativo, **la forte crescita del valore delle opere ultimate rappresenta un segnale positivo di avanzamento**, al quale si contrappone tuttavia l'elevato volume degli interventi ancora in fase di progettazione, pari a 208 miliardi di euro. La concentrazione degli investimenti nelle reti ferroviarie e stradali conferma la centralità delle infrastrutture di trasporto nelle strategie nazionali. Sul piano territoriale, permane una maggiore concentrazione dei costi nel Centro-Nord, mentre Sud e Isole, pur assorbendo una quota significativa degli investimenti, presentano un livello inferiore di copertura finanziaria.

2.1 **Costi e disponibilità finanziarie** – Al 31 agosto 2026, il costo complessivo delle infrastrutture strategiche e prioritarie ammonta a 554 miliardi di euro, con disponibilità finanziarie pari a 360 miliardi, corrispondenti al 65% del costo previsto. Rispetto a novembre 2025 (522 miliardi), si registra un aumento di circa 31,7 miliardi (+6%), riconducibile principalmente all'avanzamento progettuale, all'aggiornamento dei quadri economici e all'incremento dei prezzi. La crescita è determinata soprattutto dalle opere commissariate e PNRR-PNC (+19,4%), mentre il costo delle altre infrastrutture strategiche e prioritarie diminuisce del 2,9%. All'incremento contribuisce anche l'inserimento di 12 nuove opere commissariate, per un costo complessivo di circa 2,4 miliardi.

2.2 **La composizione del programma** – Il costo complessivo delle infrastrutture strategiche e prioritarie si suddivide in 251 miliardi di euro (45%), relativi a opere commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC, e 303 miliardi (55%) riferiti alle altre infrastrutture strategiche e prioritarie, pro-

grammate a partire dal 2001. Nel primo gruppo, 181,5 miliardi riguardano opere esclusivamente commissariate, 41,7 miliardi opere sia commissariate sia PNRR-PNC e 27,6 miliardi opere PNRR-PNC non commissariate.

2.3 **La distribuzione dei costi per settore infrastrutturale** – Gli investimenti risultano fortemente concentrati nelle infrastrutture ferroviarie e stradali e nel Ponte sullo Stretto di Messina, che assorbono complessivamente circa 440 miliardi di euro, pari al 79,4% del costo totale. La quota principale riguarda le ferrovie (253 miliardi, 45,8%), seguite dalle infrastrutture stradali (173 miliardi, 31,2%) e dal Ponte sullo Stretto (13,5 miliardi, 2,4%). Un ulteriore 17,4% dei costi, pari a circa 96 miliardi, è destinato a sistemi urbani, porti, aeroporti e ciclovie. Il restante 3,1% riguarda il Mo.S.E., altri interventi infrastrutturali e l'edilizia pubblica.

2.4 **Lo stato di realizzazione** – Al 31 agosto 2026, lo stato di avanzamento delle infrastrutture strategiche e prioritarie evidenzia 98 miliardi di lavori ultimati, in crescita del 30,5% rispetto a novembre 2025, e 161 miliardi di lavori in corso, in diminuzione del 7,3%. Di questi ultimi, 92,8 miliardi (58%) riguardano cantieri ferroviari. Gli interventi con contratto sottoscritto ma non ancora avviati ammontano a 38 miliardi, mentre quelli in gara o aggiudicati sono pari a circa 17,8 miliardi. Rimane particolarmente elevato il valore dei lavori ancora in fase di progettazione, pari a 208 miliardi, in aumento del 9,7% rispetto alla precedente rilevazione. Ulteriori 30,7 miliardi riguardano lotti con uno stato di avanzamento misto. Nel complesso emerge una crescita significativa delle opere ultimate, ma anche la permanenza di un consistente volume di interventi ancora da affidare, che rappresenta una delle principali sfide per l'attuazione del programma.

2.5 **La distribuzione territoriale dei costi** – La distribuzione territoriale evidenzia 271 miliardi di euro di investimenti localizzati nel Centro-Nord (49%), 206 miliardi nel Sud e nelle Isole (37%) e 77 miliardi (14%) relativi a programmi e interventi diffusi sul territorio nazionale. Il Centro-Nord, dove risiede il 67% della popolazione, concentra circa la metà del costo complessivo delle infrastrutture strategiche e prioritarie. Il Sud e le Isole, con il 33% della popolazione, assorbono invece il 37% degli investimenti. La copertura finanziaria risulta più elevata nel Centro-Nord (69%) rispetto a Sud e Isole (61%), ma in entrambi i territori si registra una riduzione rispetto a novembre 2025, quando le percentuali erano rispettivamente del 73% e del 63%.

3 Infrastrutture commissariate o PNRR-PNC

Il monitoraggio al 31 agosto 2026 evidenzia un aumento del valore delle infrastrutture commissariate e una riduzione della relativa copertura finanziaria. L'avanzamento realizzativo risulta differenziato: le opere PNRR-PNC presentano un grado di attuazione più elevato, mentre quelle commissariate, soprattutto le grandi infrastrutture ferroviarie, rimangono prevalentemente in fase di progettazione. L'accelerazione delle ultimazioni nel 2026 rappresenta un segnale positivo, ma permangono criticità legate alla disponibilità delle risorse, all'incremento dei costi e al rispetto dei tempi programmati.

3.1 **Costi e copertura finanziaria** – Le infrastrutture strategiche e prioritarie commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC presentano un costo complessivo di 251 miliardi di euro, pari al 45% del totale delle infrastrutture strategiche e prioritarie, con una copertura finanziaria del 57%, in diminuzione rispetto al 67% di novembre 2025. Il costo delle 150 opere commissariate, aumentate di 18 unità rispetto alla precedente rilevazione, ammonta a 223,2 miliardi, mentre quello delle opere PNRR-PNC è pari a 69,2 miliardi. Le opere appartenenti a entrambe le categorie rappresentano 41,7 miliardi. La distribuzione territoriale risulta sostanzialmente equilibrata: il 51% dei costi è localizzato nel Centro-Nord (129,1 miliardi) e il 48% nel Sud e nelle Isole (120,1 miliardi); il restante 1% dei costi (1,6 miliardi) non è ripartibile per macro area. La copertura finanziaria è del 59% nel Centro-Nord e del 54% al Sud e nelle Isole, con livelli significativamente più elevati per le opere PNRR-PNC (rispettivamente 95% e 96%) rispetto a quelle commissariate (54% e 50%).

3.2 **Lo stato di realizzazione** – Al 31 agosto 2026, i lavori contrattualizzati ammontano a 102 miliardi di euro, di cui l'85% in corso di esecuzione. I lavori in corso rappresentano il 34,5% del costo complessivo (86,5 miliardi), con una quota significativamente più elevata per le opere PNRR-PNC (77%) rispetto a quelle commissariate (30%). Quasi la metà dei costi complessivi, pari a 122,7 miliardi (49%), riguarda tuttavia interventi ancora in progettazione, prevalentemente riconducibili alle opere commissariate, per le quali tale quota raggiunge il 54%. Un ulteriore 6% riguarda lavori contrattualizzati ma non avviati e il 3% interventi in gara o aggiudicati. I lavori ultimati ammontano a 18,9 miliardi (7,5%), in forte crescita rispetto ai 4,5 miliar-

di di novembre 2025, soprattutto per effetto del completamento degli interventi PNRR in prossimità della scadenza dei relativi obiettivi nel 2026. Tra le opere ultimate rientra anche il Mo.S.E., per 6,7 miliardi. Sul piano territoriale, i lavori in corso rappresentano il 36,5% dei costi nel Centro-Nord e il 31,5% nel Sud e nelle Isole. Per le opere PNRR-PNC, la quota sale rispettivamente all'85% e al 67%. Le previsioni di ultimazione evidenziano inoltre tempi più lunghi nelle regioni del Sud e nelle Isole, dove il 36% delle opere PNRR-PNC in corso è previsto concludersi dopo il 2027, contro il 16% del Centro-Nord. Il quadro evidenzia un avanzamento significativo delle opere PNRR-PNC, a fronte di una quota ancora elevata di interventi commissariati in progettazione.

3.3 **Lo stato di avanzamento delle dieci grandi opere di particolare complessità** – Le dieci grandi opere pubbliche di particolare complessità o rilevante impatto, individuate dall'Allegato IV del DL 77/2021, presentano un costo complessivo di 83,3 miliardi di euro, pari al 33% del costo delle opere commissariate o PNRR-PNC. Rispetto a novembre 2025, il costo è aumentato di 25,8 miliardi, principalmente per l'inserimento di ulteriori lotti della linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria tra le opere commissariate e per l'aggiornamento dei quadri economici conseguente all'avanzamento progettuale e alla revisione dei prezzi. Lo stato di avanzamento evidenzia una netta prevalenza degli interventi ancora in progettazione, che rappresentano il 67% dei costi (56 miliardi), concentrati soprattutto sulle linee ferroviarie Salerno-Reggio Calabria e Roma-Pescara. I lavori in corso rappresentano il 27% (22,4 miliardi), di cui circa la metà riconducibile alla linea AV/AC Palermo-Catania-Messina. Il restante 6% riguarda lavori contrattualizzati ma non avviati, interventi in gara e opere ultimate. Queste ultime ammontano a soli 957 milioni, pari all'1% del totale. L'analisi conferma le criticità nell'avanzamento delle grandi opere, caratterizzate da una quota molto elevata di interventi ancora in progettazione, dall'incremento dei costi e da scostamenti rispetto ai cronoprogrammi, con conseguenti rischi di ulteriore allungamento dei tempi di realizzazione.

4 Altre infrastrutture strategiche e prioritarie (non commissariate e non inserite nella programmazione PNRR-PNC)

Il Centro-Nord presenta una maggiore disponibilità di risorse rispetto ai costi previsti (78% contro il 71% del Sud e delle Isole) e un più elevato livello di attivazione dei cantieri, con l'88% dei lavori contrattualizzati in corso di realizzazione. Al Sud e nelle Isole, pur registrandosi una quota più alta di lavori ultimati, permane un consistente volume di interventi ancora in progettazione o contrattualizzati ma non ancora avviati, sul quale incide significativamente il Ponte sullo Stretto di Messina.

4.1 **Costi delle altre infrastrutture strategiche e prioritarie per ambito territoriale –** Al 31 agosto 2026, il costo complessivo delle altre infrastrutture strategiche e prioritarie ammonta a 303 miliardi di euro, di cui 141,9 miliardi localizzati nel Centro-Nord (47%), 86,1 miliardi nel Sud e nelle Isole (28%) e 75,1 miliardi (25%) relativi a programmi di intervento diffusi sul territorio nazionale. Rispetto a novembre 2025, si registra un aumento dei costi nel Centro-Nord (+5,9 miliardi) e una riduzione nel Sud e nelle Isole (-15,2 miliardi), mentre rimane sostanzialmente stabile il valore degli interventi non ripartibili territorialmente. Questi ultimi riguardano principalmente programmi di manutenzione, sicurezza, ammodernamento e resilienza delle reti ferroviarie, stradali e autostradali, nonché interventi ANAS, RFI e di riqualificazione delle stazioni ferroviarie. Le disponibilità finanziarie complessive ammontano a 218,2 miliardi di euro, pari al 72% dei costi, con un fabbisogno residuo di 84,8 miliardi. La copertura finanziaria risulta più elevata nel Centro-Nord (78%) rispetto al Sud e alle Isole (71%), mentre scende al 61% per gli interventi diffusi sul territorio nazionale.

4.2 **Costi delle altre opere strategiche e prioritarie per stato di avanzamento e ambito territoriale –** L'analisi dello stato di avanzamento evidenzia differenze significative tra Centro-Nord e Mezzogiorno per fase realizzativa. Nel Centro-Nord, su un costo complessivo di 141,9 miliardi di euro, il 30% riguarda lavori ultimati (42,4 miliardi), il 32,5% lavori in corso (46,1 miliardi) e il 26% interventi ancora in progettazione (36,9 miliardi). I lavori con contratto ma non ancora avviati rappresentano il 4,5% e quelli in gara o aggiudicati il 7%. L'88% del valore dei lavori contrattualizzati risulta in corso

di realizzazione. Nel Sud e nelle Isole, su un costo complessivo di 86,1 miliardi, il 37% riguarda lavori ultimati (31,9 miliardi), l'11% lavori in corso (9,6 miliardi) e il 32% interventi in progettazione (27,7 miliardi). Particolarmente elevata è la quota dei lavori con contratto ma non ancora avviati, pari a 16,8 miliardi (19,5%), riconducibile principalmente al Ponte sullo Stretto di Messina (13,5 miliardi) e al collegamento ferroviario Afragola-Napoli (1,9 miliardi). I lavori in gara o aggiudicati risultano invece marginali. Il confronto territoriale evidenzia un maggiore avanzamento della fase realizzativa nel Centro-Nord, dove l'88% dei lavori contrattualizzati è in corso, rispetto al 36% del Sud e delle Isole. In quest'area, nonostante una quota più elevata di lavori ultimati, assume maggiore peso il valore degli interventi contrattualizzati ma non ancora avviati, soprattutto per effetto del Ponte sullo Stretto.

5 Impatto delle infrastrutture strategiche e prioritarie sul mercato delle opere pubbliche

Nei primi otto mesi del 2026, il mercato delle opere pubbliche, pur registrando dinamiche complessivamente negative, mantiene livelli elevati, sostenuti dagli investimenti infrastrutturali. La flessione risente anche della presenza di grandi operazioni straordinarie nel periodo di confronto. Le infrastrutture strategiche e prioritarie rappresentano un quarto del mercato delle aggiudicazioni nel periodo 2021-2026 e sono realizzate prevalentemente dai grandi gestori nazionali delle reti ferroviarie e stradali. Per le altre opere pubbliche, la distribuzione delle aggiudicazioni per tipologia di stazione appaltante è più articolata, con un ruolo di primo piano degli enti territoriali e dei gestori delle reti energetiche, in particolare Enel e Terna, impegnati nel potenziamento delle infrastrutture elettriche e nella transizione energetica. Sul piano territoriale emerge il crescente peso del Sud e delle Isole, che concentrano oltre la metà delle aggiudicazioni relative alle infrastrutture strategiche e prioritarie, confermando il contributo di questi investimenti al riequilibrio infrastrutturale del Paese. A tale risultato contribuiscono soprattutto le aggiudicazioni dei primi otto mesi del 2026, che hanno interessato prevalentemente il Sud e le Isole: 6,2 miliardi su 7,9 miliardi complessivi, grazie a importanti interventi ferroviari, stradali e di trasporto urbano, tra cui la nuova linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria, il collegamento ferroviario Afragola-Napoli, la SS 106 Jonica e il sistema tranviario di Palermo.

Focus – Le infrastrutture strategiche digitali

Il Focus evidenzia la crescente centralità delle infrastrutture digitali nelle politiche nazionali ed europee di sovranità tecnologica, sicurezza economica e competitività, con investimenti complessivamente monitorati per oltre 73 miliardi di euro (di cui 43 miliardi sul territorio italiano e 30 a livello europeo), caratterizzati da una netta prevalenza dei capitali privati. Pur non essendo attualmente qualificate come infrastrutture strategiche ai sensi dell'art. 39 del d.lgs. 36/2023, tali infrastrutture possono presentare caratteristiche coerenti con i criteri di strategicità previsti dalla normativa, soprattutto per gli interventi a regia pubblica. Per i grandi investimenti privati, l'art. 13 del DL 104/2023 prevede invece uno specifico percorso di riconoscimento dell'interesse strategico nazionale, applicabile a programmi di investimento di almeno un miliardo di euro, con la nomina di un commissario straordinario e il rilascio di un'autorizzazione unica. La rilevanza strategica riguarda non soltanto le reti di telecomunicazione, ma anche i *data center*, il *cloud*, il supercalcolo e le infrastrutture per l'intelligenza artificiale, in ragione del loro contributo alla sicurezza, alla resilienza e all'autonomia tecnologica del Paese e del continente europeo. In tale contesto, il Focus analizza i principali investimenti programmati dal 2021 al 31 agosto 2026, riconducibili principalmente a due strategie nazionali: la Strategia per la Banda Ultra Larga del 2021, finalizzata a garantire la connettività a 1 Gbit/s sull'intero territorio nazionale, e la "Strategia per l'attrazione in Italia degli investimenti industriali in Centri Dati (Data Center)" del 2025, volta a rafforzare il ruolo dell'Italia come polo europeo per le infrastrutture digitali, promuovendone uno sviluppo territorialmente equilibrato e sostenibile.

1

Le infrastrutture strategiche e prioritarie nel nuovo quadro della programmazione pubblica

Il presente capitolo mira a offrire una lettura sistematica dell'assetto oggi vigente della programmazione e della realizzazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie, richiamando le discipline precedenti soltanto nella misura necessaria a comprendere l'origine delle categorie e degli strumenti attualmente utilizzati.

L'interrogativo che orienta l'analisi è duplice. Da un lato, occorre verificare attraverso quali criteri, strumenti programmatori e regimi procedurali l'ordinamento individui oggi le proprie priorità infrastrutturali, posto che alla qualificazione formale prevista dall'art. 39 del nuovo Codice dei contratti pubblici si affiancano — e in larga misura si sostituiscono — altri percorsi: i documenti di programmazione economico-finanziaria, i contratti di programma con i gestori delle reti, i commissariamenti, gli elenchi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC), le discipline speciali di settore. Dall'altro lato, la conclusione della fase attuativa del PNRR, i cui traguardi e obiettivi dovevano essere conseguiti entro il 31 agosto 2026, pone la questione di quale assetto della programmazione si prospetti nel periodo successivo e di quali elementi dell'esperienza maturata siano suscettibili di essere trasferiti nell'ordinamento ordinario.

A ciò si aggiunge la questione emergente dell'estensione della nozione stessa di infrastruttura strategica oltre il perimetro tradizionale delle grandi opere pubbliche prevalentemente di tipo trasportistico, sotto la spinta delle profonde trasformazioni innescate negli ultimi anni nel nuovo contesto geopolitico e alla luce delle politiche europee di si-

curezza economica e di sovranità energetica e tecnologica, di cui le infrastrutture digitali (oggetto di un *focus* separato nel presente Rapporto) costituiscono, come si vedrà più avanti, l'esempio paradigmatico.

1.1 Dalla legge obiettivo al sistema vigente: gli antecedenti essenziali

La categoria delle infrastrutture "strategiche e di preminente interesse nazionale" nasce nell'ordinamento italiano con la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. legge obiettivo), che ha costruito un regime speciale di programmazione, finanziamento e realizzazione per le "infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese". Tre elementi di quell'impianto continuano a condizionare l'assetto attuale:

- la qualificazione di strategicità affidata a un programma — all'epoca costituito dal Programma delle infrastrutture strategiche (PIS), approvato in prima applicazione con la delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121 — predisposto dal Ministro delle infrastrutture d'intesa con i ministri competenti e con le Regioni interessate, previo parere del CIPE e intesa della Conferenza unificata, e inserito nel Documento di programmazione economico-finanziaria, sottoposto quindi al Parlamento in sede di esame di quel documento;
- l'applicazione alle opere qualificate come strategiche di una disciplina procedurale derogatoria — già dettata dal decreto legislativo 1° agosto 2002, n. 190, poi trasfusa nel Capo IV del Titolo III della Parte II del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 — incentrata sull'approvazione dei progetti da parte del CIPE con effetti di variante urbanistica e sulla figura del contraente generale;
- la concezione del programma come contenitore ampio, aggiornato annualmente attraverso l'Allegato infrastrutture al DEF con l'indicazione di costi, risorse disponibili e fabbisogni residui.

Sul piano costituzionale, la Corte costituzionale, con la sentenza n. 303 del 2003, ha ricondotto l'impianto della legge obiettivo alla "chiamata in sussidiarietà" di cui all'art. 118, primo comma, della Costituzione: lo Stato può attrarre funzioni amministrative, e la relativa disciplina legislativa, anche in materie di competenza concorrente, purché l'allo-

cazione risponda a esigenze di esercizio unitario, sia proporzionata e si accompagni a forme adeguate di leale collaborazione con le Regioni, in primo luogo l'intesa. Tale giurisprudenza costituisce tuttora il parametro di riferimento per le discipline che accentrano a livello statale la realizzazione delle opere strategiche.

L'esperienza applicativa ha evidenziato le criticità di un perimetro programmatico molto esteso e non sempre accompagnato da coperture finanziarie certe, alle quali l'ordinamento ha reagito introducendo criteri di priorità all'interno del programma: dapprima con il comma 1-*ter* dell'art. 161 del d.lgs. n. 163 del 2006 — introdotto dal decreto legislativo 31 luglio 2007, n. 113 — che privilegiava le opere già avviate, con progetto esecutivo approvato o finanziabili con capitale privato; quindi con l'art. 41, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, che ancorava la priorità alla coerenza con le reti europee e territoriali, allo stato di avanzamento dell'*iter* e alla possibilità di prevalente finanziamento privato. Il passaggio da una logica di "elenco ampio" a una logica di selezione fondata su criteri verificabili costituisce, da allora, un filo conduttore della disciplina.

Parallelamente, la legge 31 dicembre 2009, n. 196 (legge di contabilità e finanza pubblica) ha ricondotto la programmazione infrastrutturale nel ciclo di bilancio, facendo dell'Allegato infrastrutture un allegato al Documento di economia e finanza (art. 10, comma 8), mentre i decreti legislativi 29 dicembre 2011, n. 228 e n. 229, hanno introdotto, rispettivamente, l'obbligo di valutazione *ex ante* ed *ex post* degli investimenti in opere pubbliche dei Ministeri e un sistema unitario di monitoraggio dello stato di attuazione delle opere, confluito nella Banca dati delle amministrazioni pubbliche (BDAP-MOP). Rileva soprattutto il collegamento così stabilito tra tre funzioni — programmare, valutare, monitorare — che l'ordinamento ha da allora cercato di mantenere unite.

Il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (vecchio Codice dei contratti pubblici) ha rappresentato una fase di transizione: ha abrogato la disciplina speciale della legge obiettivo (art. 217) e ha disegnato un modello fondato sul Piano generale dei trasporti e della logistica e sul Documento pluriennale di pianificazione (artt. 200-203). Il primo Documento pluriennale non è tuttavia mai stato adottato e, in forza del regime transitorio dell'art. 201, comma 9, la funzione programmatoria ha continuato a essere svolta dagli Allegati infrastrutture al DEF, a partire dall'allegato "Connettere l'Italia" del 2017, e dalle Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche adottate nel giugno

2017 in attuazione del d.lgs. n. 228 del 2011. Il modello del 2016 ha lasciato in eredità la centralità della valutazione *ex ante* e della progettazione di fattibilità, ma anche l'evidenza delle difficoltà di far operare strumenti programmatori nuovi in assenza di un raccordo stabile con le decisioni di finanziamento.

La disciplina speciale della legge obiettivo continua peraltro ad applicarsi in via transitoria ai progetti già approvati o in corso di approvazione secondo le procedure previgenti, come nel caso del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, il cui *iter* è stato ripreso dal decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35. Lo stesso perimetro del monitoraggio condotto nel presente Rapporto conserva traccia di tale stratificazione, comprendendo ancora le infrastrutture strategiche dell'11° Allegato infrastrutture al DEF 2013, ultimo documento approvato secondo la disciplina della legge obiettivo (delibera CIPE n. 26 del 2014)[1]. La coesistenza, ancora nel 2026, di procedimenti che si svolgono secondo tre regimi diversi — legge obiettivo, Codice del 2016 per i procedimenti pendenti, Codice del 2023 — è essa stessa un dato dell'assetto attuale.

1.2 Il nuovo baricentro normativo: l'art. 39 del d.lgs. n. 36 del 2023

Il d.lgs. n. 36 del 2023, adottato in attuazione della legge 21 giugno 2022, n. 78 — che tra i criteri di delega includeva la "revisione e semplificazione della normativa primaria in materia di programmazione, localizzazione delle opere pubbliche e dibattito pubblico" (art. 1, comma 2, lettera o)) — e in adempimento di una riforma prevista dal PNRR, ha ricondotto la disciplina delle infrastrutture strategiche a un'unica disposizione, l'art. 39, collocata nella Parte III del Libro I, dedicata alla programmazione. Il Codice è entrato in vigore il 1° aprile 2023 e ha acquisito efficacia dal 1° luglio 2023. L'art. 39 è stato modificato dal decreto legislativo 31 dicembre 2024, n. 209 (c.d. correttivo), in vigore dal 31 dicembre 2024, e non risulta interessato dagli ulteriori interventi legislativi che hanno inciso sul Codice nel corso del 2025 e del 2026.

1 Cfr. *infra*, par. 2.2, nel quale il costo delle infrastrutture strategiche già inserite nell'11° Allegato infrastrutture ma non più individuate tra le priorità successive, non commissariate e non inserite nella programmazione PNRR-PNC, risulta stimato, alla data del 31 agosto 2026, in 46,925 miliardi di euro.

La disposizione delinea un procedimento articolato in tre momenti:

- *la qualificazione*: il Governo, "con delibera del Consiglio dei ministri", qualifica un'infrastruttura come strategica e di preminente interesse nazionale "in considerazione del rendimento infrastrutturale, dei costi, degli obiettivi e dei tempi di realizzazione dell'opera"; la qualificazione è operata su proposta dei ministri competenti, sentite le Regioni interessate, ovvero su proposta delle Regioni al Governo, sentiti i ministri competenti (comma 2);
- *la programmazione*: l'elenco delle infrastrutture così qualificate è inserito in un documento aggiornato di norma con cadenza annuale, denominato "Documento di programmazione delle infrastrutture strategiche" (DPIS), con l'indicazione dei criteri di rendimento attesi — 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 —, degli esiti della valutazione delle alternative progettuali, dei costi stimati e dei relativi stanziamenti, nonché del cronoprogramma di realizzazione (comma 3); gli interventi inseriti nel DPIS sono automaticamente recepiti nelle intese istituzionali di programma e negli accordi di programma quadro (comma 4);
- *la progettazione e l'approvazione*: ai progetti si applica la procedura di localizzazione e approvazione dell'art. 38, con la riduzione, non prorogabile, di taluni termini a trenta e a quarantacinque giorni (comma 5); l'esame dei progetti è affidato a un comitato speciale istituito presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici (comma 6), con un coordinamento dei tempi della verifica preventiva dell'interesse archeologico (comma 7); in presenza di dissensi qualificati ai sensi dell'art. 14-*quinquies* della legge 7 agosto 1990, n. 241, la relativa procedura di composizione può essere sostituita da un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del CIPESS integrato dai presidenti delle Regioni interessate e sentita la Conferenza unificata, che approva il progetto di fattibilità tecnico-economica con gli effetti di cui all'art. 38, comma 10 (comma 8).

Completano la disciplina le norme sul monitoraggio delle "infrastrutture e degli insediamenti prioritari" per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose, affidato al Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari (CCASIIP), istituito

presso il Ministero dell'interno e presieduto da un prefetto, con applicazione del monitoraggio finanziario di cui all'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90 (commi 9 e 9-*bis*).

Sul piano sistematico, l'art. 39 del nuovo Codice va letto insieme agli artt. 37 (programmazione triennale dei lavori) e 38 — modello generale di approvazione dei progetti, del quale l'art. 39 rappresenta una variante accelerata —, all'art. 40 e all'Allegato I.6 (dibattito pubblico), all'Allegato I.7 (livelli di progettazione) e all'art. 225, comma 8, che mantiene ferme, per gli investimenti PNRR e PNC, le disposizioni acceleratorie del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77. Rispetto al Codice del 2016 la discontinuità è netta: scompaiono il Piano generale dei trasporti e il Documento pluriennale di pianificazione e la selezione delle opere torna a essere un atto di indirizzo governativo, come nella legge obiettivo, ma con criteri predeterminati e con un coinvolgimento regionale nella forma del parere o dell'iniziativa. Quanto al ciclo di bilancio, il correttivo ha sostituito l'inserimento dell'elenco nel Documento di economia e finanza con un documento autonomo, il DPIS, in un contesto nel quale il DEF è stato sostituito, dal 2025, dal Documento di finanza pubblica (DFP).

Quanto all'effettiva operatività della disciplina, alla data di redazione del presente Rapporto **non risultano ancora adottati né il DPIS né delibere del Consiglio dei ministri di qualificazione ai sensi dell'art. 39, comma 2**. La funzione di ricognizione e di indirizzo continua a essere svolta dall'Allegato al DFP "Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica", presentato nel 2025 e nel 2026 "nelle more della modifica della normativa nazionale di contabilità pubblica" quale Allegato infrastrutture previsto dalla legge n. 196 del 2009[2]. Il documento contiene, dall'edizione 2024, una "metodologia per la selezione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale" di tipo multicriterio (fattibilità tecnico-economica, coerenza con altri investimenti, riequilibrio territoriale, sostenibilità ambientale, resilienza, efficienza energetica, adeguamento agli standard TEN-T), che nell'edizione 2026 sviluppa in particolare il profilo della resilienza climatica delle reti di trasporto: una metodologia predisposta, dunque, in vista di una selezione che non

2 Cfr. l'Allegato al Documento di finanza pubblica 2025 "Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica" e il relativo *dossier* del Servizio Studi n. 15/0/VIII del 15 aprile 2025, nonché l'Allegato al Documento di finanza pubblica 2026, trasmesso alle Camere quale Allegato II al Doc. CCXL, n. 2. La metodologia di selezione è stata introdotta con l'Allegato infrastrutture al DEF 2024.

ha ancora assunto la forma prevista dal Codice. Analogamente, il meccanismo di superamento dei dissensi qualificati non ha potuto trovare applicazione in assenza di infrastrutture qualificate, mentre il comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici riprende l'esperienza di quello istituito dall'art. 45 del decreto-legge n. 77 del 2021 per i progetti PNRR e PNC.

Il collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, indicato dai documenti di programmazione come strategico per il completamento del corridoio TEN-T scandinavo-mediterraneo, non è stato qualificato ai sensi dell'art. 39 del Codice, ma segue il percorso legislativo speciale del decreto-legge n. 35 del 2023, che rimette al CIPESS l'approvazione del progetto definitivo. A seguito della ricusazione del visto da parte della Corte dei conti sulla delibera CIPESS n. 41 del 6 agosto 2025 e sull'atto aggiuntivo alla convenzione di concessione, l'art. 1 del decreto-legge 11 marzo 2026, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2026, n. 71, ha disciplinato gli adempimenti per la ripresa dell'*iter* — aggiornamento del piano economico-finanziario, pareri tecnici, verifiche ambientali, confronto con la Commissione europea, nuovo accordo di programma e nuova delibera CIPESS, soggetti al controllo preventivo di legittimità — e ha spostato 2,787 miliardi di euro dal periodo 2026-2029 al quinquennio 2030-2034. Secondo quanto reso noto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel maggio 2026 il nuovo accordo di programma ha ottenuto il visto della Corte dei conti e il piano economico-finanziario il parere favorevole dell'Autorità di regolazione dei trasporti; è in corso l'istruttoria per la nuova deliberazione del CIPESS.

Dal quadro fin qui brevemente ricostruito emerge che l'art. 39 occupa una posizione peculiare: costituisce il baricentro normativo del sistema, in quanto unica disposizione generale che definisce che cosa sia un'infrastruttura strategica e quali conseguenze procedurali ne derivino, ma non ne costituisce, allo stato, il baricentro effettivo, dato che la programmazione continua a formarsi attraverso strumenti diversi — l'Allegato infrastrutture, i contratti di programma, i piani di settore, le autorizzazioni di spesa legislative, i commissariamenti, gli elenchi PNRR e PNC —, nessuno dei quali produce la qualificazione formale di cui al comma 2. Si pone altresì il tema della collocazione del DPIS al di fuori dei documenti di finanza pubblica, che rende il raccordo con le decisioni di bilancio meno diretto di quanto fosse nel modello della legge obiettivo, nel quale il programma era parte integrante del documento sottoposto all'esame parla-

mentare; le modalità di tale raccordo potranno essere definite in sede di riforma della legge di contabilità.

1.3 Una pluralità di percorsi verso la priorità: programmazione, commissariamenti e discipline speciali

L'esame dell'ordinamento vigente consente di individuare almeno sei canali attraverso i quali un intervento infrastrutturale acquisisce, di diritto o di fatto, carattere prioritario, con effetti diversi sul piano procedurale e finanziario:

- la **qualificazione formale ai sensi dell'art. 39 del Codice**, che, come si è visto, non è stata sinora utilizzata;
- l'**inserimento negli strumenti di programmazione e di indirizzo**: l'Allegato infrastrutture al DFP; i contratti di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana (RFI) e ANAS, sede effettiva della programmazione finanziaria degli investimenti sulle reti di trasporto nazionali; i piani di settore, quali il Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico (PNIISSI, di cui al DPCM 17 ottobre 2024), il Piano nazionale degli investimenti autostradali previsto dall'art. 13 della legge 16 dicembre 2024, n. 193, e il Piano nazionale degli aeroporti 2026-2035, la cui proposta è stata presentata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel giugno 2026; le procedure standardizzate di selezione, come quella per il trasporto rapido di massa;
- la **programmazione "per legge"**, ossia le autorizzazioni di spesa puntuali recate dalle leggi di bilancio e dai decreti-legge, che individuano singole opere strategiche, ne fissano la copertura e ne rimodulano nel tempo i profili annuali;
- il **commissariamento**, nelle diverse forme previste dall'art. 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, e da ulteriori specifiche disposizioni di legge;
- l'**inserimento nel PNRR o nel PNC** (quest'ultimo istituito dal decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59), con l'applicazione del relativo regime di scadenze, monitoraggio e semplificazioni;
- i **regimi di priorità di derivazione europea**, quale quello introdotto dal decreto legislativo 10 luglio 2023, n. 101 (in particolare dall'art. 13), in attuazione della direttiva (UE) 2021/1187, che per i progetti della rete centrale transeuropea dei trasporti individua un'autorità designata e fissa una durata massima quadriennale del procedimento autorizzato-

rio, oggi da coordinare con il regolamento (UE) 2024/1679 sugli orientamenti TEN-T.

Tali categorie non coincidono e non appaiono ordinate gerarchicamente: una medesima opera può appartenere a più categorie contemporaneamente — è il caso frequente delle opere ferroviarie inserite nel PNRR, commissariate e finanziate per la parte residua dal contratto di programma —, mentre nessuna produce la qualificazione formale prevista dal Codice, sicché l'insieme delle infrastrutture strategiche ai sensi dell'art. 39 è, allo stato, un insieme vuoto, mentre gli insiemi definiti dagli altri canali sono popolati e in parte sovrapposti.

Tra i canali richiamati, il commissariamento ha assunto negli ultimi anni un rilievo crescente, al punto da configurarsi come uno dei meccanismi attraverso i quali viene concretamente riconosciuto il carattere prioritario degli interventi. L'art. 4 del decreto-legge n. 32 del 2019 (c.d. sblocca cantieri), modificato dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, e dal decreto-legge n. 77 del 2021, ha previsto l'individuazione, con DPCM adottati previo parere delle competenti Commissioni parlamentari e, per le opere di rilevanza esclusivamente regionale o locale, previa intesa con il presidente della regione interessata, degli interventi per i quali si rende necessaria la nomina di commissari straordinari, in quanto caratterizzati:

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

Ai commissari sono attribuiti poteri di approvazione dei progetti con effetti sostitutivi di autorizzazioni, pareri e nulla osta — fatte salve le tutele ambientali, paesaggistiche e culturali — e di deroga alla disciplina dei contratti pubblici, fatto salvo il rispetto dei principi di cui agli artt. 30, 34 e 42 del d.lgs. n. 50 del 2016, della normativa antimafia, dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea e delle disposizioni in materia di subappalto. Alla procedura, originariamente concepita come temporanea, hanno dato attuazione i DPCM adottati tra l'aprile 2021 e il giugno 2023, cui si sono affiancati numerosi commissariamenti disposti direttamente dalla legge per singole opere, sicché al 31 agosto 2026 risultano commissariate 150 opere e nominati 31 commissari straordinari.

Il decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89 (art. 3, comma 6) ha istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un Osservatorio sui commissariamenti infrastrutturali, insediato il 2 luglio 2025, con il compito di monitorare e coordinare l'attività dei commissari e di predisporre un piano di razionalizzazione delle loro funzioni, orientato anche alla riduzione del loro numero; al momento dell'insediamento ricadevano nella sua competenza 135 opere, di cui 115 commissariate ai sensi dell'art. 4 del decreto sblocca cantieri, 12 in forza di altre disposizioni di legge e 8 individuate dal d.lgs. n. 101 del 2023 in quanto appartenenti alla rete TEN-T.

Il 2026 ha segnato una trasformazione qualitativa del modello. Il decreto-legge n. 32 del 2026, recante "disposizioni urgenti in materia di commissari straordinari e concessioni", ha previsto, in particolare:

- il subentro dell'amministratore delegato di ANAS S.p.A., con i medesimi compiti, funzioni e poteri, ai commissari straordinari nominati ai sensi del decreto sblocca cantieri, ai commissari ad acta nominati per l'inerzia degli enti competenti nell'attuazione di interventi del PNRR e al commissario per la variante di Tirano, per gli interventi sulla rete stradale di interesse nazionale elencati nell'Allegato 2, nonché la sua nomina a commissario straordinario per gli ulteriori interventi dell'Allegato 2-*bis*;
- analogamente, il subentro dell'amministratore delegato di RFI S.p.A. ai commissari già nominati per gli interventi dell'Allegato 3 e la sua nomina a commissario per gli ulteriori interventi dell'Allegato 4, oltre che per le opere ferroviarie complementari al collegamento stabile sullo Stretto (Allegato 1);
- la facoltà di nominare sub-commissari tra i responsabili delle strutture delle due società e la definizione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dei cronoprogrammi procedurali e finanziari, delle fonti finanziarie disponibili e dei criteri e delle modalità di revoca delle stesse per gli interventi oggetto di subentro.

Il medesimo decreto ha prorogato al 31 dicembre 2028 gli incarichi dei commissari straordinari per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso — cui sono stati attribuiti anche gli interventi sul traforo — e per le autostrade A24 e A25, ha recato disposizioni per la ricostruzione successiva al crollo del ponte Morandi e per le opere portuali di Genova e ha trasferito il sistema Mo.S.E. al patrimonio indisponibile dello Stato, iscrivendo di diritto l'Autorità per la laguna di Venezia nell'elenco delle stazioni appaltanti qualificate.

Il modello commissariale si è inoltre esteso a settori diversi da quelli tradizionali: il decreto-legge 26 giugno 2026, n. 107 (convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2026, n. 152) ha previsto (all'art. 5) un commissario straordinario di Governo per gli impianti strategici ai fini della sicurezza degli approvvigionamenti energetici, nominato con DPCM e titolare di un procedimento autorizzatorio unico da concludere entro duecento giorni, e ha stabilito che la società costituita per il Giubileo 2025 prosegua stabilmente la propria attività quale soggetto attuatore e centrale di committenza per programmi infrastrutturali complessi e grandi eventi (art. 7).

Gli sviluppi testé richiamati consentono di svolgere alcune osservazioni. In primo luogo, il commissariamento tende a configurarsi, da strumento eccezionale riferito a singole opere, come modalità organizzativa stabile della realizzazione delle infrastrutture nazionali: con il subentro degli amministratori delegati di ANAS e RFI, i poteri commissariali sono attribuiti agli organi di vertice dei gestori delle reti di trasporto, che sono al tempo stesso le stazioni appaltanti ordinarie dei medesimi interventi. Ne deriva un modello che, per un verso, riduce il numero dei commissari, in coerenza con l'obiettivo di razionalizzazione affidato all'Osservatorio, e, per altro verso, estende il regime derogatorio a un più ampio insieme di opere, rendendo meno netta la distinzione tra gestione ordinaria e gestione commissariale delle reti. In secondo luogo, gli allegati del decreto-legge n. 32 del 2026 sembrano costituire, di fatto, un elenco di opere prioritarie fissato dalla legge, che si aggiunge agli altri senza essere ricondotto al DPIS. In terzo luogo, i cronoprogrammi assistiti da criteri di revoca delle risorse trasferiscono nella disciplina dei commissariamenti la logica di condizionalità sperimentata nel PNRR. Appare utile, infine, segnalare che, essendo il subentro disposto direttamente dalla legge, non trova applicazione il procedimento di nomina previsto dall'art. 4, comma 1, del decreto-legge n. 32 del 2019, sui cui schemi di DPCM era richiesto il parere delle competenti Commissioni parlamentari: resta pertanto da valutare quali forme di informazione e di controllo parlamentare possano accompagnare l'attività commissariale così riorganizzata.

1.4 Il PNRR come acceleratore della trasformazione della *governance* infrastrutturale

Il PNRR non ha rappresentato soltanto una fonte di finanziamento aggiuntiva, ma ha introdotto una modalità di governo degli investimenti pubblici che per molti aspetti si discosta da quella ordinaria. Il regolamento (UE) 2021/241 ha subordinato l'erogazione delle risorse al conseguimento di traguardi (*milestone*) e obiettivi (*target*) predeterminati e verificati dalla Commissione europea con cadenza semestrale: il finanziamento è legato al risultato e non alla spesa ed è assistito da un termine finale non negoziabile. Sul piano interno, il decreto-legge n. 77 del 2021 e i successivi decreti-legge di attuazione — tra cui, da ultimo, il decreto-legge 19 febbraio 2026, n. 19 (convertito, con modificazioni, dalla legge 20 aprile 2026, n. 50) — hanno costruito una *governance* dedicata (Cabina di regia, Struttura di missione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, unità di missione presso le amministrazioni titolari), un sistema unitario di monitoraggio (ReGiS), procedure acceleratorie (termini ridotti per le valutazioni ambientali, comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, poteri sostitutivi, semplificazioni in materia di contratti pubblici mantenute dall'art. 225, comma 8, del Codice) e strumenti finanziari di supporto, quali il Fondo per l'avvio di opere indifferibili e le anticipazioni di liquidità.

Per gli interventi successivamente usciti dal Piano a seguito di revisioni del medesimo, l'art. 12 del decreto-legge n. 19 del 2024, e l'art. 4, comma 9, del decreto-legge n. 19 del 2026 ne hanno previsto la prosecuzione con risorse nazionali, confermando le assegnazioni del Fondo per l'avvio di opere indifferibili.

I tempi di realizzazione delle opere pubbliche ricomprese nella programmazione PNRR si collocano, peraltro, su un orizzonte più ampio di quello del Piano medesimo. Secondo la relazione della Corte dei conti del maggio 2026, il programma di opere pubbliche finanziate dal PNRR continuava ad avanzare senza segnali di ulteriori ritardi, ma anche senza evidenza di un recupero di quelli accumulati: i progetti conclusi erano il 36,7 per cento in numero e il 6,2 per cento in importo, mentre risultavano in esecuzione progetti per oltre 75 miliardi; la spesa da sostenere dopo il 2026 era stimata in circa 24,2 miliardi, alimentata soprattutto dagli strumenti finanziari. Secondo le previsioni delle amministrazioni riportate dalla Corte, la spesa successiva al 2026 si distribuirebbe per il 48 per cento nel 2027, per il 23 per cento nel 2028, per il 18 per cento nel

2029 e per l'11 per cento negli anni successivi. Molte grandi opere, inoltre, sono finanziate dal PNRR soltanto per lotti funzionali o per quote, con completamento affidato al PNC, ai contratti di programma o alle risorse ordinarie: la priorità "PNRR" riguarda quindi, per le infrastrutture maggiori, singole tratte e singole fasi, e la sua conclusione nel 2026 non coincide con il completamento delle opere.

Può distinguersi, a questo punto, tra ciò che dell'esperienza PNRR è connesso alla natura eccezionale e temporanea del dispositivo europeo — la condizionalità esterna, il termine finale unico e non prorogabile, il regime derogatorio esteso in materia di contratti pubblici e di valutazioni ambientali, la disponibilità di risorse aggiuntive, la concentrazione temporale della spesa — e ciò che appare invece suscettibile di incidere più stabilmente sulle modalità di programmazione e realizzazione delle opere pubbliche, in quanto già trasferito nella disciplina ordinaria o indicato dai documenti istituzionali come acquisizione durevole:

- la **programmazione per cronoprogrammi assistiti da clausole di revoca**, utilizzata dal decreto-legge n. 32 del 2026 per gli interventi commissariati, dalla disciplina dei finanziamenti per la messa in sicurezza di ponti e viadotti e dallo stralcio attuativo del PNIISSI (decreto 16 settembre 2025), che prevede la revoca, tra l'altro, in caso di scostamenti superiori al 25 per cento rispetto ai cronoprogrammi;
- il **monitoraggio unitario e digitale** dell'attuazione: l'art. 1, commi 2 e 3, del decreto-legge n. 19 del 2026 prevede che gli adempimenti di gestione, monitoraggio, rendicontazione e controllo **proseguano su ReGiS** anche oltre il 31 dicembre 2026 e che la Ragioneria generale dello Stato ne sviluppi le funzionalità anche per altri programmi finanziati con risorse nazionali ed europee;
- la **digitalizzazione del ciclo di vita dei contratti pubblici**, efficace dal 1° gennaio 2024 quale riforma del Piano, e la qualificazione delle stazioni appaltanti, unitamente al rafforzamento della capacità amministrativa;
- il **comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici**, ora previsto in via generale dall'art. 39 del Codice dei contratti pubblici;
- gli **strumenti finanziari a gestione pubblica** che prolungano gli effetti degli investimenti oltre l'orizzonte del Piano, come quello per le infrastrutture e la sicurezza nel settore idrico disciplinato dall'art. 24 del decreto-legge n. 19 del 2026, i cui gestori sono tenuti ad aggiornare ReGiS fino alla completa realizzazione degli interventi.

Resta peraltro da valutare se il trasferimento di tali elementi nell'ordinamento ordinario possa avvenire senza il fattore che ne ha assicurato l'operatività nel ciclo PNRR, vale a dire il collegamento diretto e verificato tra il rispetto dei tempi e la disponibilità delle risorse.

1.5 Dopo il PNRR: il problema della ricomposizione della programmazione

La conclusione della fase attuativa del PNRR pone la questione di quale assetto della programmazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie si prospetti una volta venuti meno il vincolo temporale esterno e la struttura di incentivi che ne è derivata. La transizione non è compiuta: le strutture di coordinamento restano operative fino al 2029 per le attività di chiusura; la valutazione dell'ultima richiesta di pagamento si svolgerà nell'ultimo trimestre del 2026; una quota significativa degli interventi — quelli ricondotti a strumenti finanziari, quelli usciti dal Piano e rifinanziati con risorse nazionali, i lotti successivi delle grandi opere — continuerà a essere realizzata negli anni successivi, con una spesa che, secondo le stime raccolte dalla Corte dei conti, si concentra nel 2027 ma si estende oltre il 2029.

Almeno cinque questioni emergono dalla legislazione e dagli atti di programmazione.

La prima riguarda la continuità della programmazione. Nel ciclo PNRR la selezione e il sequenziamento degli interventi sono stati svolti, per la parte finanziata dal Piano, dal Piano stesso e dai suoi cronoprogrammi. Nel periodo successivo tali funzioni dovranno tornare agli strumenti ordinari, che si presentano tuttavia in una fase di ridefinizione: l'Allegato infrastrutture è presentato "nelle more" della riforma della legge di contabilità; il DPIS non è stato adottato; i contratti di programma con RFI per il periodo 2022-2026 — il cui aggiornamento 2025 della parte investimenti è divenuto operativo nel luglio 2026 — e con ANAS per il periodo 2021-2025 giungono al termine del rispettivo periodo di riferimento, sicché la definizione dei nuovi contratti costituirà, nei fatti, la principale sede di programmazione finanziaria degli investimenti sulle reti di trasporto nazionali. Si pone quindi l'esigenza di verificare se tali strumenti possano assicurare la selettività delle priorità, la maturità progettuale degli interventi, la certezza delle risorse e il monitoraggio dell'attuazione che il Piano ha imposto dall'esterno.

La seconda questione riguarda il rapporto con la nuova *governance* economica europea. Il regolamento (UE) 2024/1263 ha introdotto un percorso pluriennale di spesa netta, definito nel Piano strutturale di bilancio di medio termine 2025-2029, e una relazione annuale sui progressi compiuti, contenuta dal 2025 nel Documento di finanza pubblica. Gli investimenti pubblici godono di una considerazione specifica — l'estensione del periodo di aggiustamento è condizionata a impegni di riforma e di investimento e i cofinanziamenti nazionali dei programmi dell'Unione sono esclusi dall'aggregato di spesa —, ma la spesa nazionale in conto capitale concorre al rispetto della traiettoria. La riforma della legge n. 196 del 2009, necessaria per collocare stabilmente l'Allegato infrastrutture e il DPIS nel ciclo di bilancio, non risulta completata: anche il DFP 2026 è stato predisposto nelle more della riforma della disciplina nazionale.

La terza questione concerne la capacità degli strumenti ordinari di garantire selettività e maturità progettuale. Da un lato, sono disponibili la metodologia multicriterio dell'Allegato infrastrutture, la valutazione *ex ante* del d.lgs. n. 228 del 2011, le Linee guida del 2017 — la cui revisione era stata annunciata dall'Allegato al DEF 2023 — e il Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture prioritarie; dall'altro, la prassi delle autorizzazioni di spesa puntuali e delle rimodulazioni disposte con decreto-legge incide sui cronoprogrammi. Il caso del collegamento stabile sullo Stretto e i ripetuti interventi sulle autorizzazioni di spesa di ANAS e RFI indicano che la certezza delle coperture continua a essere assicurata prevalentemente per via legislativa e per singola opera.

La quarta questione riguarda la stabilizzazione degli strumenti sperimentati nel ciclo PNRR. Il legislatore ha già trasferito nella disciplina dei commissariamenti la logica dei cronoprogrammi con revoca, ha esteso il Fondo per l'avvio di opere indifferibili agli interventi usciti dal Piano, ha prolungato l'utilizzo di ReGiS e ha stabilizzato soggetti attuatori nati per grandi eventi. Può tuttavia rilevarsi che la generalizzazione di regimi derogatori concepiti come temporanei — deroghe alle procedure di affidamento, compressione dei termini per le valutazioni ambientali e paesaggistiche, poteri sostitutivi — incide sull'equilibrio tra celerità e garanzie che la disciplina ordinaria del Codice, e in particolare l'art. 38, ha inteso ricomporre. La questione investe, in tale prospettiva, le condizioni — programmazione affidabile, progettazione matura, monitoraggio effettivo — alle quali la celerità possa essere assicurata nell'ambito della disciplina ordinaria.

La quinta questione riguarda il ruolo del DPIS. La sua adozione potrebbe, in astratto, ricondurre a unità le diverse liste di priorità oggi esistenti — Allegato infrastrutture, allegati ai decreti-legge sui commissariamenti, contratti di programma, piani di settore, elenchi PNRR e PNC in via di chiusura, progetti TEN-T — e fornire al Parlamento un quadro unitario di costi, stanziamenti e cronoprogrammi, analogo a quello offerto dal PIS nel modello della legge obiettivo. In assenza di un raccordo esplicito con gli altri strumenti, tuttavia, un ulteriore documento può comportare il rischio di una nuova frammentazione, anziché una ricomposizione. Il passaggio a un assetto ordinario capace di conservare, ove possibile, gli elementi di efficienza sperimentati nel PNRR appare, in definitiva, avviato ma non compiuto.

1.6 L'evoluzione della nozione di infrastruttura strategica: il caso paradigmatico delle infrastrutture digitali

Anche alla luce di quanto osservato nei paragrafi precedenti, la nozione di infrastruttura strategica, lungi dall'essere una nozione statica, è in continua evoluzione e nella fase attuale tende ad ampliarsi lungo due direttrici.

La prima riguarda la scala di riferimento: la strategicità di un'infrastruttura si misura sempre più spesso sulla sua capacità di contribuire non soltanto alla sicurezza e allo sviluppo del Paese, **ma anche alla resilienza e all'autonomia strategica dell'Unione europea** nel suo complesso. I regolamenti europei sui semiconduttori, sulle materie prime critiche e sulle tecnologie a zero emissioni nette individuano progetti strategici in ragione del loro contributo alla sicurezza dell'approvvigionamento e alla resilienza dell'Unione, chiedendo agli Stati membri di assicurarne la priorità nei procedimenti autorizzatori; gli orientamenti per le reti transeuropee dell'energia e dei trasporti definiscono progetti di interesse comune e integrano le esigenze della mobilità civile e militare. Sul piano interno, rappresenta un esempio di questa tendenza l'art. 9-*bis* del decreto-legge n. 32 del 2026 il quale ha previsto l'individuazione, con DPCM, degli interventi sui gasdotti di importazione di gas dall'estero che rivestono interesse strategico nazionale in quanto necessari alla sicurezza degli approvvigionamenti energetici "del Paese e del continente europeo".

La seconda direttrice riguarda la natura degli investimenti. In ragione dell'entità delle risorse richieste, la nozione tende a **ricomprende-**

re grandi investimenti privati realizzati sotto una regia pubblica, che non si configurano come appalti o concessioni e non ricadono pertanto nell'ambito dei contratti pubblici tradizionali: la leva pubblica non è quella della committenza, ma della qualificazione, del coordinamento amministrativo, della semplificazione autorizzatoria e, talora, del concorso finanziario. È il modello dell'art. 13 del decreto-legge n. 104 del 2023, che consente al Consiglio dei ministri di dichiarare il preminente interesse strategico nazionale dei programmi di investimento di valore complessivo non inferiore a un miliardo di euro che richiedono procedimenti integrati e coordinati di più amministrazioni — disciplina estesa dal decreto-legge 14 marzo 2025, n. 25, agli investimenti di matrice nazionale —, con la nomina, d'intesa con la regione, di un commissario straordinario di Governo e il rilascio di un'autorizzazione unica.

Una logica di soglia analoga ispira le aree di interesse strategico nazionale per piani o programmi di investimento pubblici o privati di importo non inferiore a 400 milioni di euro, assistiti da un procedimento autorizzatorio unico accelerato regionale (artt. 32 e 33 del decreto-legge 9 agosto 2022, n. 115). Ne risulta una nozione di strategicità riferita non più soltanto all'opera pubblica da programmare e finanziare, ma anche all'iniziativa economica privata di rilevante dimensione che l'ordinamento accompagna per ragioni di interesse generale.

Tali direttrici si inscrivono in un'evoluzione di lungo periodo. Nella legge obiettivo la nozione era ancorata alla "modernizzazione e sviluppo del Paese" e si è concretata prevalentemente in opere di trasporto e di collegamento territoriale; si è poi arricchita del riferimento alla coerenza con le reti europee e alla sostenibilità. Con il PNRR ha assunto quale metro le transizioni verde e digitale. Nella fase attuale il contesto geopolitico — le tensioni commerciali, la crisi energetica seguita alla guerra di aggressione della Russia contro l'Ucraina e al conflitto in Medio Oriente con le successive tensioni sui mercati dei prodotti energetici, la competizione tecnologica tra le grandi aree economiche, il ritorno della dimensione della difesa — ha spostato l'asse della selezione verso la sicurezza degli approvvigionamenti, la resilienza e l'autonomia strategica, definite dall'Unione europea come obiettivi strategici a livello continentale.

L'ordinamento interno registra questa evoluzione: tra i criteri di rendimento che l'art. 39, comma 3, del Codice assegna al DPIS figurano la "garanzia della sicurezza strategica" e il "contenimento dei costi dell'approvvigionamento energetico del Paese", e l'Allegato in-

frastrutture al DFP 2026 ha collocato la resilienza climatica tra i criteri di selezione delle priorità infrastrutturali. Nella stessa direzione si collocano le discipline di accelerazione per le infrastrutture energetiche strategiche, di cui ai decreti-legge n. 107 e n. 157 del 2026. La strategicità delle infrastrutture tende così a essere definita, in misura crescente, da fattori esogeni rispetto alla domanda di mobilità e di servizi.

Le **infrastrutture digitali** — reti ad altissima capacità, centri di elaborazione dati, calcolo ad alte prestazioni e intelligenza artificiale, impianti di produzione di semiconduttori, infrastrutture digitali della pubblica amministrazione — costituiscono l'esempio paradigmatico di entrambe le direttrici sopra evidenziate: estranee al perimetro tradizionale delle infrastrutture strategiche, sono divenute in pochi anni oggetto di politiche di sovranità tecnologica nazionali ed europee e, per l'intensità energetica dei centri dati, si intrecciano con il tema della sicurezza energetica. Il loro rapporto con l'art. 39 del Codice può essere letto su tre piani. Sul piano testuale, la qualificazione non è delimitata per settori e i criteri richiamati sono astrattamente pertinenti, come lo era la matrice storica della legge n. 443 del 2001, riferita alle "infrastrutture pubbliche e private e agli insediamenti produttivi". Sul piano funzionale, tuttavia, il regime dell'art. 39 è calibrato sulle opere a committenza o regia pubblica, mentre le infrastrutture digitali sono realizzate in prevalenza da operatori privati, rispetto ai quali la leva pubblica è di regolazione, incentivazione e autorizzazione; i suoi effetti risulterebbero appropriati soltanto per le componenti a regia pubblica, quali le infrastrutture digitali della pubblica amministrazione, il supercalcolo e le reti nelle aree a fallimento di mercato. Sul piano delle scelte legislative, infine, sono stati costruiti percorsi di qualificazione paralleli, che replicano taluni degli effetti sostanziali dell'art. 39 con tecniche diverse, quali, ad esempio, per restare ai *data center*, quello dettato dall'art. 8 del decreto-legge 20 febbraio 2026, n. 21, che rinvia, per i programmi dichiarati di preminente interesse strategico nazionale, alla procedura speciale dell'art. 13 del decreto-legge n. 104 del 2023.

Allo stato, le infrastrutture digitali non risultano qualificate ai sensi dell'art. 39 né inserite negli strumenti di programmazione delle infrastrutture strategiche e restano pertanto esterne al perimetro tradizionale del monitoraggio del presente Rapporto. Ad esse, tuttavia, si fa riferimento nel presente capitolo, nonché a titolo sperimentale in un apposito *focus* (v. *infra*, Focus – Le infrastrutture strategiche digitali), in quanto la loro osservazione sembra confermare le direttrici richia-

mate in apertura ed evidenziarne le implicazioni di sistema: la qualifica di strategicità si forma sempre più al di fuori del procedimento previsto dal Codice e in risposta a sollecitazioni esterne, nazionali ed europee, attraverso qualificazioni settoriali introdotte prevalentemente con decreto-legge, e tende a divenire, **da attributo dell'opera pubblica** da programmare e finanziare**, attributo dell'attività o dell'attivo, in prevalenza privato**, da autorizzare in tempi certi, incentivare e proteggere.

Resta da valutare se una nozione così mobile possa essere ricondotta a un unico documento di programmazione — ora rappresentato dal DPIS, i cui criteri già contemplano la sicurezza strategica e l'approvvigionamento energetico — o se la pluralità delle qualificazioni sia destinata a consolidarsi in modo permanente come riflesso della pluralità delle politiche, nazionali ed europee, che concorrono a definire la natura strategica di un investimento.

Nella infografica riportata alla fine del capitolo (v. *Figura 1*) sono illustrati i profili principali affrontati nel presente paragrafo.

1.7 Un quadro in trasformazione: criticità e linee evolutive

La ricostruzione fin qui svolta consente di individuare alcuni nodi critici dell'assetto vigente, che possono essere così sintetizzati:

Pluralità e stratificazione degli strumenti. Coesistono un modello normativo unitario — l'art. 39 del Codice e il DPIS — non ancora attuato, una pluralità di strumenti programmatori e finanziari effettivamente operanti e diversi regimi procedurali di approvazione dei progetti. La stratificazione riguarda anche le fonti: la programmazione avviene in misura crescente per legge, attraverso allegati a decreti-legge e norme di spesa puntuali.

Sovrapposizione tra categorie di opere prioritarie. Opere commissariate, interventi prioritari dei documenti di programmazione, opere PNRR e PNC, progetti TEN-T e programmi di preminente interesse strategico nazionale costituiscono insiemi che si intersecano senza coincidere, mentre l'insieme delle opere formalmente strategiche ai sensi dell'art. 39 rimane allo stato vuoto; a ciascuna categoria corrisponde un regime procedurale diverso, con effetti sui tempi di attraversamento tra le fasi realizzative che non risultano sistematicamente misurati.

Rapporto tra qualificazione del carattere prioritario, programmazione, disponibilità finanziaria e maturità progettuale. La sequenza logica

— selezione sulla base di criteri di priorità, valutazione della fattibilità, finanziamento, realizzazione — non sempre coincide con quella effettiva, nella quale la decisione di finanziamento o il commissariamento precedono la maturazione progettuale e la copertura viene successivamente rimodulata.

Ricorso alle discipline derogatorie e commissariali. Il commissariamento è divenuto una componente strutturale del sistema: con il decreto-legge n. 32 del 2026 si è concentrato nei gestori delle reti nazionali e nuove figure commissariali sono state previste per settori ulteriori, come quello degli impianti energetici strategici; si pone dunque l'esigenza di verificare gli effetti di tale evoluzione sul rapporto tra disciplina ordinaria e speciale e sui meccanismi di responsabilità e di controllo, compreso quello parlamentare.

Coordinamento tra livello statale e autonomie territoriali. I diversi percorsi prevedono forme differenziate di coinvolgimento delle Regioni — parere o proposta nell'art. 39, intesa per i commissariamenti di opere regionali o locali, integrazione del CIPESS per il superamento dei dissensi, intesa per la nomina dei commissari dei programmi di interesse strategico nazionale, termini per l'intesa nei procedimenti energetici —, la cui disomogeneità appare suscettibile di alimentare incertezze quando la medesima opera rientri in più categorie.

Certezza dei tempi e delle coperture. La copertura finanziaria pluriennale è assicurata prevalentemente da autorizzazioni di spesa legislative soggette a rimodulazione, mentre i cronoprogrammi acquistano vincolatività soltanto ove assistiti da clausole di revoca; resta da valutare se il DPIS, una volta andato a regime, possa svolgere la funzione di quadro unitario di costi, stanziamenti e cronoprogrammi.

Raccordo tra programmazione infrastrutturale e finanza pubblica. La sostituzione del DEF con il DFP, il non ancora completato processo di riforma della legge di contabilità pubblica e la collocazione del DPIS al di fuori dei documenti di finanza pubblica hanno reso meno lineare il raccordo tra programmazione infrastrutturale e decisioni di bilancio, in un contesto nel quale la spesa per investimenti concorre alla traiettoria di spesa netta concordata in sede europea.

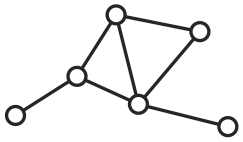
Continuità della governance dopo il PNRR. Le strutture di coordinamento del Piano sono prorogate fino al 31 dicembre 2029 per le attività di chiusura e ReGiS continuerà a essere alimentato fino al completamento degli interventi, con possibile estensione ad altri programmi; l'eventuale utilizzo stabile di tali strutture e strumenti per la programmazione e il

monitoraggio degli investimenti ordinari non risulta tuttavia, allo stato, ancora definito.

Moltiplicazione delle qualificazioni di strategicità. Alla nozione del Codice si affiancano qualificazioni settoriali e di derivazione europea, introdotte in risposta a esigenze di sicurezza economica e di sovranità energetica e tecnologica, commisurate sempre più anche alla resilienza dell'Unione nell'attuale quadro geopolitico globale e riferite a grandi investimenti in prevalenza privati, realizzati sotto regia pubblica al di fuori del perimetro dei contratti pubblici, che ampliano il perimetro della strategicità senza ricondurlo a un unico procedimento o a un unico documento.

In conclusione, il quadro che emerge dall'analisi indica che la questione centrale non è più soltanto quali opere siano formalmente definite "strategiche", ma attraverso quali criteri, strumenti programmatori, regimi procedurali e meccanismi di *governance* l'ordinamento individui e realizzi concretamente le proprie priorità infrastrutturali. Il PNRR ha sperimentato la combinazione di selezione vincolante, cronoprogrammi, risorse dedicate e monitoraggio sistematico. La fase che si apre nel dopo-PNRR è chiamata a stabilire se e in quale misura tali condizioni possano essere assicurate in via ordinaria. Resta aperto, in particolare, se il sistema sia destinato a ricomporsi attorno alla disciplina del Codice — con l'adozione del DPIS e l'esercizio del potere di qualificazione previsto dall'art. 39 — o a mantenere una pluralità di percorsi differenziati, ciascuno con il proprio elenco, regime e logica di priorità, anche in relazione all'emersione di nuove categorie di infrastrutture strategiche che la nozione tradizionale, costruita sulle grandi opere pubbliche, non era stata concepita per comprendere.

Figura 1 **L'evoluzione della nozione di infrastruttura strategica**
il caso paradigmatico delle infrastrutture digitali



1 UNA NOZIONE IN MOVIMENTO: CHE COSA RENDE "STRATEGICA" UN'INFRASTRUTTURA

2001

Legge obiettivo (l. 443/2001)

Grandi opere di trasporto e collegamento; programma (PIS) inserito nel DPEF

2016

Codice 2016 e Allegati DEF

Coerenza con le reti TEN-T, valutazione *ex ante*, sostenibilità

2021

PNRR

Transizioni verde e digitale; traguardi e obiettivi verificati dall'UE

2023–2026

Art. 39 d.lgs. 36/2023 – oggi

Sicurezza strategica, costi dell'energia, resilienza, autonomia strategica

2 DUE DIRETTRICI DI ALLARGAMENTO DELLA NOZIONE

DALLA SCALA NAZIONALE A QUELLA CONTINENTALE

La strategicità si misura anche sul contributo alla resilienza e all'autonomia strategica dell'Unione europea

- Progetti strategici e status prioritario nei regolamenti UE su chip, materie prime critiche e tecnologie a zero emissioni nette
- Progetti di interesse comune nelle reti TEN-E; mobilità militare negli orientamenti TEN-T
- Gasdotti di interesse strategico per la sicurezza degli approvvigionamenti del Paese e del continente europeo (d.l. 32/2026)
- Centri dati presentati come infrastrutture di rilevanza nazionale ed europea

NON SOLO OPERE PUBBLICHE MA ANCHE INVESTIMENTI PRIVATI A REGIA PUBBLICA

Per l'entità delle risorse richieste, la nozione ricomprende grandi investimenti privati estranei ai contratti pubblici tradizionali

- Art. 13 d.l. 104/2023: preminente interesse strategico nazionale per programmi di almeno 1 miliardo di euro, commissario d'intesa con la regione, autorizzazione unica
- Aree di interesse strategico nazionale (d.l. 115/2022): programmi di almeno 400 milioni di euro
- Leva pubblica: qualificazione, coordinamento, autorizzazione, incentivo — non committenza

Opera pubblica da programmare e finanziare

↓

Attivo privato strategico da autorizzare, incentivare, proteggere

3 I FATTORI ESOGENI CHE RIDEFINISCONO LA STRATEGICITÀ

CONTESTO GEOPOLITICO

- Tensioni commerciali e frammentazione dei mercati
- Crisi energetica seguita alla guerra di aggressione della Russia contro l'Ucraina e tensioni sui mercati energetici
- Competizione tecnologica tra le grandi aree economiche
- Ritorno della dimensione della difesa e della sicurezza degli approvvigionamenti

POLITICHE UE DI SICUREZZA ECONOMICA E SOVRANITÀ

- REPowerEU (2022) · TEN-E, reg. (UE) 2022/869
- Strategia europea per la sicurezza economica (2023)
- Regolamento sui chip (2023/1781) · NZIA (2024/1735) · materie prime critiche (2024/1252)
- Bussola per la competitività (2025) · Piano d'azione per il continente dell'IA (2025)
- Libro bianco sulla difesa 2030 · mobilità militare nella TEN-T

RIFLESSI NELL'ORDINAMENTO INTERNO

Art. 39, c. 3, del Codice: "garanzia della sicurezza strategica" e "contenimento dei costi dell'approvvigionamento energetico" · Allegato DFP 2026: resilienza climatica tra i criteri di selezione · Accelerazione per le infrastrutture energetiche strategiche (d.l. 107/2026, d.l. 157/2026)

4 INFRASTRUTTURE DIGITALI E ART. 39: TRE PIANI DI LETTURA

PIANO TESTUALE

Qualificazione possibile

La nozione dell'art. 39 non è delimitata per settori

PIANO FUNZIONALE

Regime adeguato solo in parte

Calibrato sulla committenza pubblica: pertinente per PA digitale, supercalcolo e aree a fallimento di mercato

PIANO LEGISLATIVO

Percorsi paralleli

Procedimento unico per i centri dati (d.l. 21/2026), art. 13 d.l. 104/2023, delega A.S. 1821, reg. (UE) 2023/1781

Nozioni protettive contigue: soggetti critici · sicurezza informatica (NIS2) · perimetro di sicurezza nazionale cibernetica · poteri speciali

STATO ATTUALE

Infrastrutture digitali non qualificate *ex* art. 39 né inserite nella programmazione: esterne al perimetro del monitoraggio del Rapporto (osservazione aggiuntiva e sperimentale).

QUESTIONE APERTA

Può il DPIS — i cui criteri già contemplano sicurezza strategica e approvvigionamento energetico — ricomporre una nozione così mobile, nazionale ed europea, o la pluralità delle qualificazioni rifletterà stabilmente la pluralità delle politiche?

2

Programmazione e realizzazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie

2.1 Costo delle infrastrutture strategiche e prioritarie

I DATI

522 mld	**554 mld**	**+6 %**
Rilevazione 30/11/2025	Rilevazione 31/08/2026	su rilevazione precedente

Il costo delle infrastrutture strategiche e prioritarie al 31 agosto 2026 ammonta a 553,757 miliardi di euro, in aumento di 31,736 miliardi (+6%) rispetto alla precedente rilevazione aggiornata al 30 novembre 2025, che individuava un costo di 522,021 miliardi. Tale incremento è ascrivibile all'aggiornamento del costo delle infrastrutture strategiche e prioritarie monitorate al 30 novembre 2025 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.

In linea generale, l'aggiornamento del costo è stato determinato dalle opere commissariate e PNRR-PNC (+19,4% a fronte di un -2,9% delle altre infrastrutture strategiche e prioritarie), che rappresentano il 45% dell'attuale costo complessivo (251 miliardi su 554 miliardi totali).

In tale ambito, all'aggiornamento del costo al 31 agosto 2026, hanno contribuito anche **12 nuove opere**, del costo complessivo di circa 2,360 miliardi, entrate a far parte del perimetro delle infrastrutture strate-

giche e prioritarie con il commissariamento. Il dettaglio delle 12 nuove opere è illustrato nella tabella di seguito riportata.

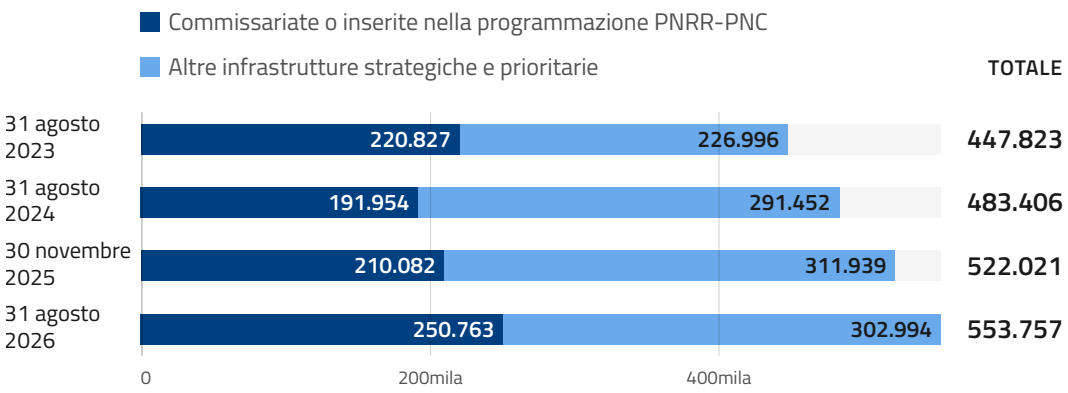
Tabella 1 **Nuove infrastrutture strategiche e prioritarie monitorate**
Importi in milioni di euro

Opera	Decreto	Costo
FERROVIE		**2.134,38**
Collegamento ferroviario con l'aeroporto Catullo e con la sponda orientale del lago di Garda	DL 32/2026	1.400
Programma di rigenerazione dell'Areale di Bolzano	DL 32/2026	370
Linea Milano-Venezia – Tratta Pioltello-Treviglio – Scavalco di PM/Bivio Adda	DL 107/2026	254,38
Interventi per il ripristino della linea ferroviaria Priverno-Terracina	DL 32/2026	110
STRADE		**225,778**
Interventi di adeguamento funzionale e messa in sicurezza della SS 100 di Gioia del Colle	DL 32/2026	123,26
Lotto 1, tra i km 44+500 e 52+600	*DL 32/2026*	*123,26*
Lotto 2, tra i km 52+200 e 66+600	*DL 32/2026*	*n.d.*
SS 18 Tirrena Inferiore – Variante con realizzazione di una galleria di accesso nel comune di Maratea	DL 32/2026	60,378
SS 16 Adriatica – Interventi di ripristino del Ponte sul fiume Trigno	DL 32/2026	20,5
SS 21 della Maddalena – Realizzazione del nuovo Ponte dell'Olla sul fiume Stura	DL 32/2026	14,64
SS 86 Istonia – Interventi per la messa in sicurezza e la riapertura del Viadotto Sente Longo	DL 32/2026	7
SS 42 del Tonale e della Mendola – Estensione della variante nei territori dei Comuni di Casazza e Spinone al Lago (Lotto 3 e Lotto 4)	DL 107/2026	n.d.
SS BS 469 Sebina Occidentale – Nuova variante alla SS 469 da Capriolo a Paratico e Sarnico	DL 107/2026	n.d.
SS 671 della Val Seriana – Variante all'abitato di Ponte Nossa	DL 107/2026	n.d.
TOTALE		**2.360,158**

Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

Grafico 1 **Costi per rilevazione**

Importi in milioni di euro



NB1: Le principali fonti informative che hanno contribuito all'aggiornamento del costo al 31 agosto 2026 sono: l'aggiornamento 2025 del Contratto di programma RFI 2022-2026 – parte investimenti, per le opere ferroviarie; il sistema ReGiS per le infrastrutture prioritarie PNRR, con dati aggiornati all'11 settembre 2026; l'Allegato Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica al DFP 2026, per le opere per lo sviluppo del trasporto rapido di massa, della portualità e delle infrastrutture aeroportuali.

NB2: Il costo al 31 agosto 2023 per i valichi transfrontalieri include la quota Italia non attualizzata, mentre quello delle rilevazioni successive include l'intero importo attualizzato.

Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

2.2 I programmi e gli interventi strategici e prioritari

I DATI

251 mld
il costo delle opere commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC

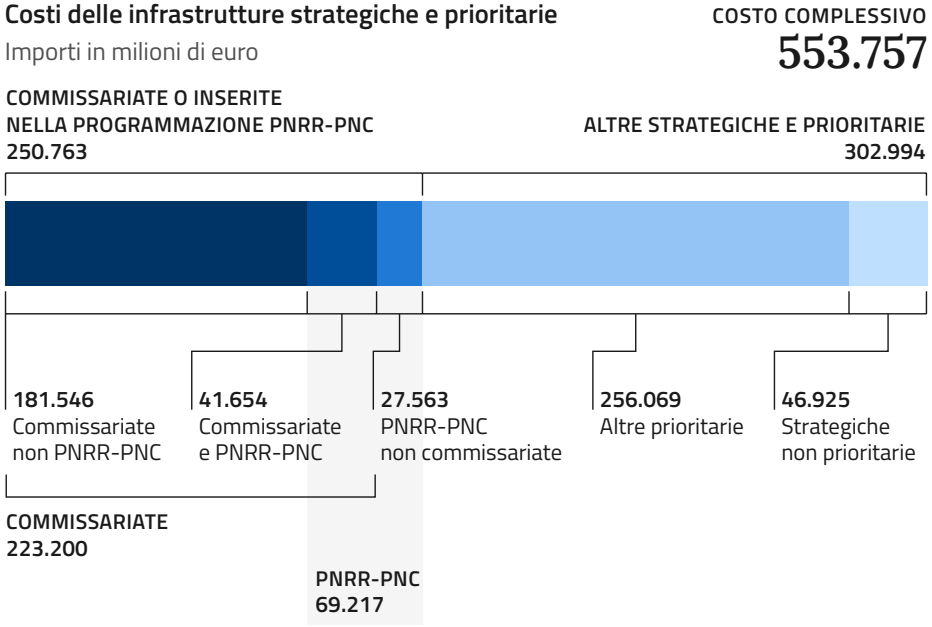
303 mld
il costo delle altre infrastrutture strategiche e prioritarie programmate a partire dal 2001

Rispetto al costo complessivo delle infrastrutture strategiche e prioritarie programmate:

- 250,763 miliardi — il 45% — sono riferiti al costo delle opere commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC al 31 agosto 2026;
- i restanti 302,994 miliardi — il 55% — 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 disci-

Grafico 2 **Costi delle infrastrutture strategiche e prioritarie**

Importi in milioni di euro



Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

plina sulla programmazione delle infrastrutture strategiche) o prioritarie individuate con gli Allegati infrastrutture ai DEF dal 2015 al 2023 non commissariate e non inserite nella programmazione PNRR-PNC.

2.3 Disponibilità finanziarie

I DATI

360 mld
il totale delle risorse disponibili

65 %
la copertura finanziaria
al 31 agosto 2026

Le risorse complessivamente disponibili al 31 agosto 2026, per la realizzazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie programmate a partire dal 2001, ammontano a 360,137 miliardi, il 65% del costo previsto, in aumento di 8,143 miliardi rispetto alla precedente rilevazione di novembre 2025 che individuava risorse disponibili per 351,994 miliardi.

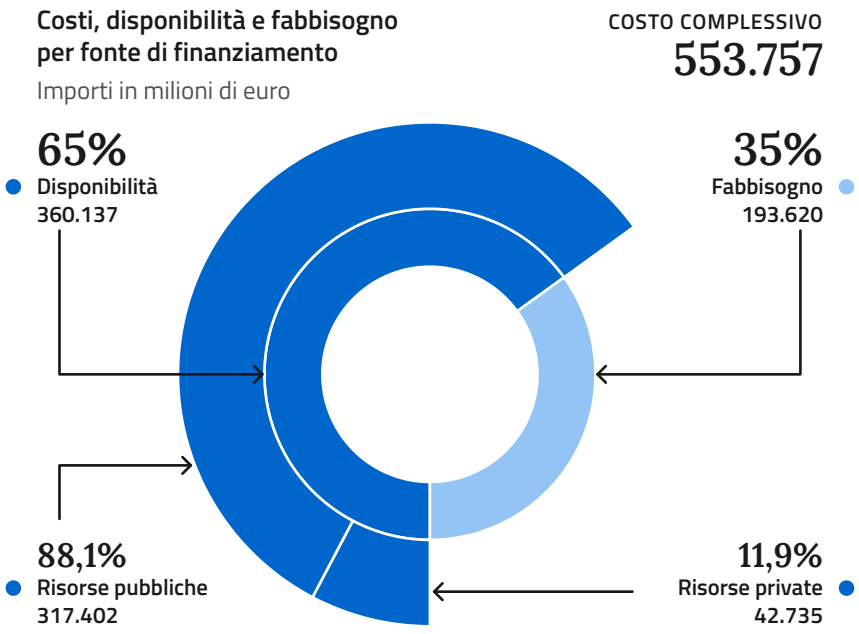
Il fabbisogno residuo, necessario per completare le infrastrutture programmate, ammonta a 193,620 miliardi (35%).

L'88% delle disponibilità (317,402 miliardi) è da ricondurre a finanziamenti pubblici e il restante 12% a risorse private (42,735 miliardi).

Si segnala che le risorse pubbliche disponibili al 31 agosto 2026 potranno essere integrate con i nuovi finanziamenti a sostegno del settore ferroviario previsti dall'art. 77 del disegno di Legge di Bilancio 2027 deliberato dal Consiglio dei ministri il 28 ottobre 2026 e trasmesso alla Camera dei deputati, subordinatamente alla definitiva approvazione parlamentare del citato art. 77 nella sua originaria formulazione. In particolare, si tratta di 6,320 miliardi di cui: 1,570 miliardi (biennio 2027-2028) destinati a interventi di manutenzione straordinaria della rete ferroviaria; 1,450 miliardi (biennio 2027-2028) destinati alla realizzazione di programmi finalizzati al miglioramento della sicurezza e allo sviluppo tecnologico della rete ferroviaria nazionale; 2,450 miliardi (quadriennio 2027-2030) destinati al terzo valico dei Giovi "con specifico riferimento alla variante resa necessaria dalle rilevanti condizioni geomeccaniche emerse durante la fase di realizzazione"; 500 milioni (biennio 2027-2028) alla circonvallazione di Trento; 170 milioni (biennio 2027-2028) destinati al raddoppio delle tratte

Grafico 3 **Costi, disponibilità e fabbisogno per fonte di finanziamento**

Importi in milioni di euro



Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

Frasso-Telesino-Telese, Telese-Vitulano e Apice-Orsara della linea ferroviaria Napoli-Bari; 180 milioni (quadriennio 2027-2030) destinati al raddoppio della tratta Giampilieri-Fiumefreddo sulla linea Messina-Catania.

2.4 Destinazione dei 554 miliardi per settore

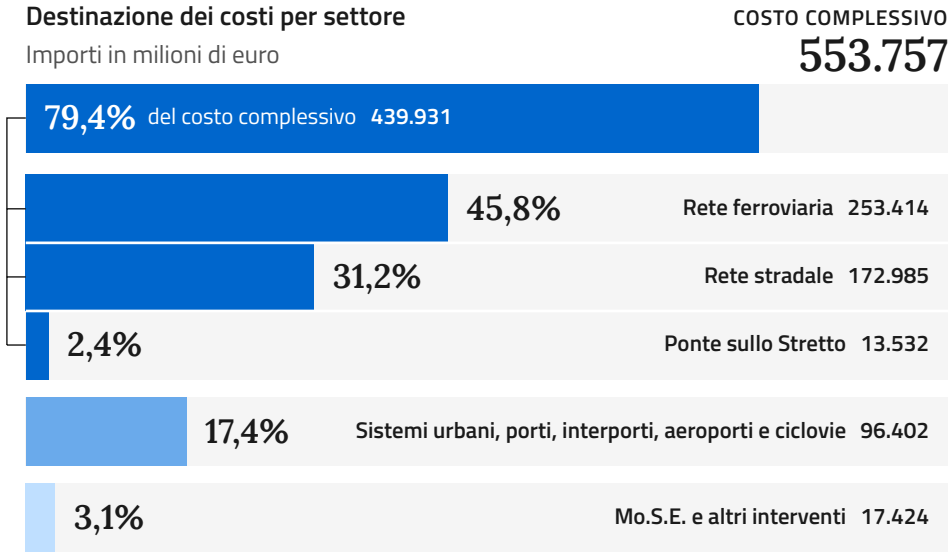
Il costo complessivo delle **infrastrutture di trasporto prioritarie** (ferrovie, strade e autostrade, metropolitane, tranvie, porti, aeroporti, ciclovie e Ponte sullo Stretto), aggiornato al 31 agosto 2026, ammonta a circa 536,333 miliardi di euro (il 96,8% del costo totale) con una disponibilità di 343,756 miliardi che consente la copertura del 64,1% del costo previsto.

Le voci di maggiore costo sono rappresentate da:

- 253,414 miliardi per **ferrovie**, pari al 45,8% del costo di tutte le infrastrutture strategiche e prioritarie, con una copertura finanziaria del 52,8% (133,836 miliardi);
- 172,985 miliardi per **strade e autostrade**, pari al 31,2% del costo totale previsto, con una copertura finanziaria del 70,3% (121,654 miliardi);
- 65,110 miliardi per **metropolitane e tranvie**, pari all'11,8% del costo totale previsto, con una copertura finanziaria del 79,9% (52,007 miliardi);

Grafico 4 **Destinazione dei costi per settore**

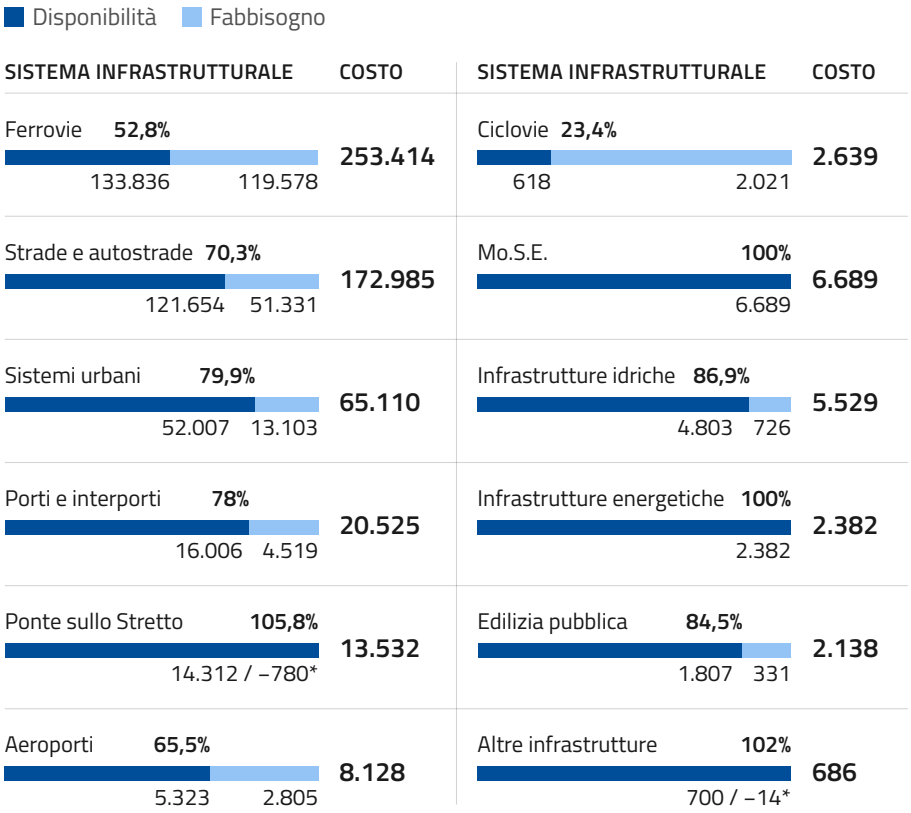
Importi in milioni di euro



Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

Grafico 5 **Costi, disponibilità e fabbisogno per sistemi infrastrutturali**

Importi in milioni di euro



* Disponibilità superiori al costo (fabbisogno negativo).

Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

- 31,292 miliardi per **altre infrastrutture di trasporto** (porti, interporti, aeroporti e ciclovie), pari al 5,7% del costo totale previsto, con una copertura finanziaria del 70,1% (21,947 miliardi);
- 13,532 miliardi per il **Ponte sullo Stretto**, pari al 2,4% del costo totale previsto, con una copertura finanziaria superiore al costo aggiornato al 31 agosto 2026. A tale data, infatti, l'ammontare delle disponibilità, con l'ultima assegnazione di 780 milioni disposta con la Legge di Bilancio per il 2026, risulta di 14,312 miliardi.

Il costo delle **restanti infrastrutture** strategiche e prioritarie programmate (Mo.S.E., infrastrutture idriche e per l'energia, interventi di edilizia

pubblica per il potenziamento e la manutenzione dei presidi di pubblica sicurezza e per altre infrastrutture) ammonta invece a 17,424 miliardi (3,1% dei costi totali previsti) con una copertura finanziaria del 94% (16,381 miliardi).

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 frammentazione[1].

Il monitoraggio svolto, con dati aggiornati al 31 agosto 2026, evidenzia che:

1. il **40%** dei costi riguarda lavori in fase di **progettazione** (rappresentavano quote del 39% a novembre 2025, del 41% ad agosto 2024, del 47% ad agosto 2023 e del 56% a maggio 2022); si tratta di 207,995 miliardi, 18,454 miliardi in più rispetto al costo della precedente rilevazione (189,541 miliardi) dovuti all'avanzamento progettuale, all'aggiornamento dei quadri economici per adeguamenti tariffari connessi all'aumento dei prezzi e all'ingresso nel perimetro delle infrastrutture strategiche e prioritarie di 12 nuove opere commissariate, del costo complessivo di circa 2,360 miliardi. Rispetto alla precedente rilevazione si segnala, inoltre, l'avanzamento realizzativo (dalla fase di progettazione a quelle successive di affidamento e contrattualizzazione dei lavori) di alcuni grandi progetti: prolungamento linea metropolitana M5 da Milano Bignami fino a Monza (1,9 miliardi); la linea 2 della metropolitana di Torino, tratta Politecnico-Rebaudengo, 1° e 2° lotto funzionale, lotti costruttivi 1A, 1B e 2C (circa 2,5 miliardi il costo complessivo della tratta, di cui la parte relativa alle opere di sistema e fornitura di materiale rotabile è andata in gara nel 2025); la terza corsia della A4 Venezia-Trieste, nel tratto San Donà di Piave-Svincolo di Alvisopoli (870 milioni);

1 Rientrano in questo perimetro i costi classificati con stato di avanzamento "altro", ovvero con uno stato di avanzamento misto in quanto si dispone del solo costo dell'intero programma come riportato nelle fonti ufficiali di riferimento.

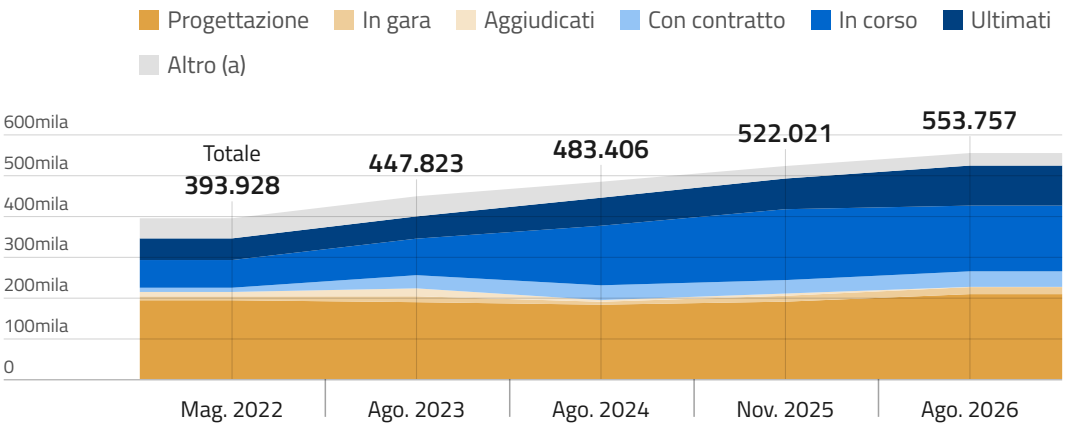
2. il **31%**, circa 161 miliardi, riguarda **lavori in corso di esecuzione** (erano circa 174 miliardi, il 35%, a novembre 2025; 146 miliardi, il 33% ad agosto 2024; 89,5 miliardi, il 22%, ad agosto 2023; e 67,9 miliardi, il 20%, a maggio 2022); si tratta in prevalenza di cantieri ferroviari (92,590 miliardi, il 58%), la cui ultimazione è prevista tra la fine del 2026 e il 2034. In questo ambito rientrano alcuni lotti delle principali infrastrutture ferroviarie in corso di realizzazione: il nuovo collegamento Torino-Lione; la galleria di base del Brennero; il terzo valico dei Giovi; la linea AV Milano-Verona-Padova; la direttrice ferroviaria di accesso al Brennero; il potenziamento Orte-Falconara; la linea Roma-Pescara; la linea AV Napoli-Bari; la linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria; la nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella; il collegamento Palermo-Catania-Messina e la tratta Ogliastrillo-Castelbuono della linea Messina-Palermo;

3. il **19%**, 98,142 miliardi, riguarda **lavori ultimati** (erano 75,194 miliardi, il 15,3% a novembre 2025; 68,687 miliardi, il 15,5% ad agosto 2024; 54,536 miliardi, il 14%, ad agosto 2023; e 53,045 miliardi, il 15,4%, a maggio 2022) tra i quali rientrano il Mo.S.E. (l'attività di collaudo funzionale integrato e prestazionale del Sistema Elettromeccanico Mo.S.E. si è conclusa a giugno 2026 e la consegna delle parti essenziali del Sistema Elettromeccanico Mo.S.E. all'Autorità per la Laguna è prevista entro il 31 dicembre 2026) e alcuni altri grandi progetti ultimati nell'ultimo anno: i lotti Variante Cancello-Napoli e Cancello-Frasso Telesino della linea AV Napoli-Bari; il lotto ML2-1.1. SS 76 Fossato di Vico-Cancelli e Serra San Quirico-Albacina del quadrilatero Marche-Umbria; la linea SIR 2 (Sistema Intermedio a Rete) di Padova; la tratta T3, Fori Imperiali/Colosseo-San Giovanni, della linea C della metropolitana di Roma;

4. il 7%, 38,115 miliardi, riguarda progetti con **contratto sottoscritto** e lavori da avviare (erano 32,950 miliardi, il 6,7% a novembre 2025; 36,363 miliardi, l'8,2% ad agosto 2024). Tra i progetti di maggiore costo che rientrano in questo ambito si segnalano: il Ponte sullo Stretto di Messina (13,532 miliardi); il quadruplicamento in uscita da Brescia (il cui costo a vita intera, secondo l'aggiornamento 2025 del vigente Contratto di programma RFI-MIT 2022-2026 – parte investimenti, è aggiornato in 1,2 miliardi di euro, un valore più che doppio rispetto ai 555 milioni della precedente rilevazione, con un finanziamento di 13 milioni che copre la sola progettazione); la tratta Vicenza-Padova della linea AV Milano-Verona-Padova (il cui

Grafico 6 **Costi dello stato di avanzamento per rilevazione**

Importi in milioni di euro



	Mag. 2022	Ago. 2023	Ago. 2024	Nov. 2025	Ago. 2026	Var. %*
Progettazione	192.950	188.256	182.098	189.541	207.995	+9,7%
In gara	9.586	14.473	7.228	14.426	17.192	+19,2%
Aggiudicati	10.778	19.388	3.928	5.481	585	–89,3%
Con contratto	10.366	32.347	36.363	32.950	38.115	+15,7%
In corso	67.870	89.505	145.997	173.751	161.050	–7,3%
Ultimati	53.045	54.536	68.687	75.194	98.142	+30,5%
Altro (a)	49.333	49.318	39.105	30.678	30.678	0,0%
Totale	**393.928**	**447.823**	**483.406**	**522.021**	**553.757**	**+6,1%**

(a) lotti con uno stato di avanzamento misto. * Variazione rispetto alla rilevazione di novembre 2025.

Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

nuovo costo è di 3 miliardi di euro, raddoppiato rispetto agli 1,5 miliardi della precedente rilevazione, con un finanziamento di 25 milioni che copre la sola progettazione); il raddoppio della Galleria Santomarco sulla linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria (l'attuale costo di 2,1 miliardi potrà essere aggiornato a seguito dell'approvazione della progettazione esecutiva in corso a cura del Consorzio Santomarco, ovvero l'operatore economico aggiudicatario, costituito da Webuild S.p.A., impresa capofila consorziata, con Ghella S.p.A., Impresa Pizzarotti & C. S.p.A., Seli Overseas S.p.A., imprese mandanti consorziate, e con progettista il RTP composto da Proger S.p.A., impresa mandataria, con Rocksoil S.p.A., Systra S.p.A., ARX Italia S.r.l. *ex* Pini Group, imprese mandanti); la terza corsia della A4 Venezia-Trieste, nel tratto San Donà di Piave-Svincolo di Alvisopoli (anche in questo caso l'attuale costo di 870 milioni potrà essere aggiornato a seguito

del completamento e dell'approvazione della progettazione esecutiva in corso a cura del contraente generale aggiudicatario, l'operatore economico Eteria Consorzio Stabile Scarl); la nuova autostrada regionale Cispadana (1,308 miliardi il costo rilevato al 31 agosto 2026; la convenzione tra il concessionario Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. e il concedente Regione Emilia-Romagna è stata sottoscritta nel 2010 e il progetto definitivo del 2019 non risulta ad oggi approvato); tre lotti della SS 106 Jonica di cui due relativi all'adeguamento e messa in sicurezza del tratto Sibari-Rossano (1,281 miliardi) e uno relativo al 1° lotto dell'itinerario in variante su nuova sede Catanzaro-Crotone (549 milioni); il 1° lotto del nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli (1,883 miliardi, I e II stralcio, tratte Napoli stazione Di Vittorio-Casoria stazione Afragola-Afragola stazione Centro, e IV stralcio, tratta Napoli stazione Di Vittorio-stazione Carlo III); il Sistema Tram Palermo – Tratte A nord, F, E1 e E2 sud parcheggi di Mongibello e Galatea, compreso materiale rotabile (503 milioni);

5. il restante 3%, circa 17,777 miliardi, riguarda progetti **in gara o aggiudicati** (19,907 miliardi a novembre 2025; 11,156 miliardi ad agosto 2024; 33,861 miliardi ad agosto 2023); tra i grandi lavori messi in gara o aggiudicati nell'ultimo anno rientrano: il prolungamento della linea metropolitana M5 da Milano Bignami fino a Monza (1,9 miliardi); la linea 2 della metropolitana di Torino, tratta Politecnico-Rebaudengo, 1° e 2° lotto funzionale, lotti costruttivi 1A, 1B e 2C (circa 2,5 miliardi il costo complessivo della tratta, di cui la parte relativa alle opere di sistema e fornitura di materiale rotabile è andata in gara nel 2025).

2.6 Ripartizione dei 554 miliardi di euro per ambito territoriale

I DATI

49 %	37 %	14 %
localizzato al Centro-Nord	localizzato al Sud e Isole	interventi diffusi sul territorio

Con l'ultimo monitoraggio, rispetto al precedente, aumenta di un punto percentuale la quota del Centro-Nord a svantaggio degli interventi diffusi sul territorio, mentre è confermata la quota di Sud e Isole.

Nelle regioni del **Centro-Nord**, dove al 1° gennaio 2026 risiede il 67% della popolazione, si concentra il 49% dei costi del programma delle infrastrutture strategiche e prioritarie avviato dal 2001, pari a circa 270,921 miliardi, in aumento di 18,983 miliardi (+7,5%) rispetto a novembre 2025 (251,938 miliardi).

Nelle regioni del **Sud e nelle Isole**, dove risiede il 33% della popolazione, è localizzata una quota del 37% dei costi, pari a 206,146 miliardi, in aumento di 12,556 miliardi (+6,5%) rispetto a novembre 2025 (193,590 miliardi).

Il restante 14%, pari a 76,690 miliardi, è relativo al costo di programmi e interventi non ripartibili a livello di macro area geografica (76,493 miliardi a novembre 2025; +0,3%).

Rispetto alle disponibilità, al Centro-Nord si rileva una copertura finanziaria del 69% (73% a novembre 2025 e 75% ad agosto 2024) mentre al Sud e nelle Isole è del 61% (63% a novembre 2025 e 68% ad agosto 2024).

Grafico 7 **Costi, disponibilità e fabbisogno per macro area geografica**
Importi in milioni di euro

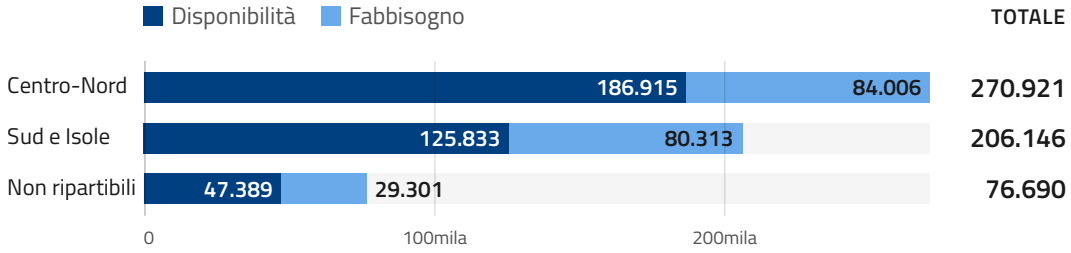
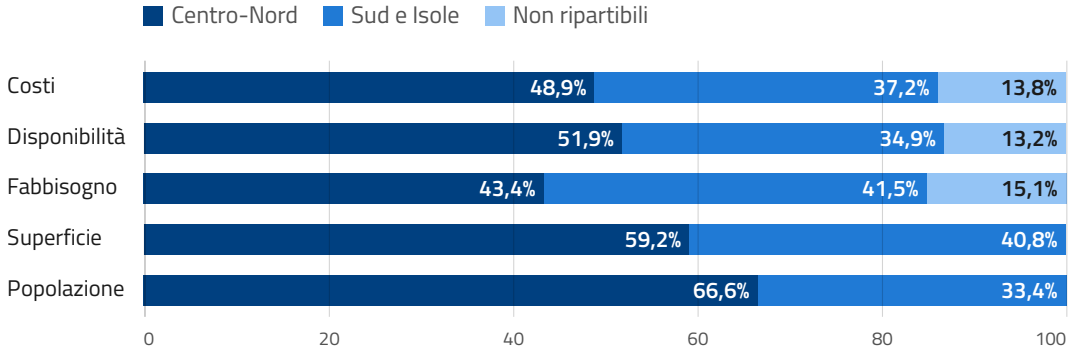


Grafico 8 **Composizione percentuale sul totale nazionale** (valori percentuali)



Non ripartibili: costi non ripartibili per macro area geografica. *Grafico 8*: popolazione al 1° gennaio 2026.
Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

3

Infrastrutture commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC

3.1 Costo delle infrastrutture commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC

I DATI

251 mld
opere commissariate e PNRR-PNC

45 %
l'incidenza sul costo complessivo

Il 45% del costo delle infrastrutture strategiche e prioritarie al 31 agosto 2026, pari a 250,763 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 e con risorse PNC e FSC 2021-2027 anticipate al MIT e inseriti nei corrispondenti piani come revisionati e rimodulati al 31 agosto 2026.

Rispetto al costo complessivo:

- **223,200 miliardi** (182,220 miliardi a novembre 2025, 162,118 miliardi ad agosto 2024 e 151,821 miliardi ad agosto 2023) sono riferiti al costo totale delle **150 opere strategiche e prioritarie commissariate al 31 agosto 2026**. Rispetto alla precedente rilevazione se ne contano 18 in più, di cui 12 sono nuove opere entrate a far parte del perimetro in analisi a seguito del commissariamento (v. *supra*, par. 2.1) e 6 sono ulteriori opere già

monitorate tra le infrastrutture strategiche e prioritarie (v. *infra*, par. 4.2). Nello specifico:

- **7 infrastrutture ferroviarie**, del costo complessivo di circa 4,372 miliardi, con commissario straordinario l'amministratore delegato di RFI S.p.A.:
  - Piattaforma Logistica Valle Ufita (Legge di Bilancio 2026);
  - Opere ferroviarie di connessione al Ponte sullo Stretto di Messina (sponda calabra e siciliana) e la nuova stazione di Messina Gazzi (DL 32/2026);
  - Collegamento ferroviario con l'aeroporto Catullo e con la sponda orientale del lago di Garda (DL 32/2026);
  - Nodo di Udine (DL 32/2026);
  - Programma di rigenerazione dell'Areale di Bolzano (DL 32/2026);
  - Interventi per il ripristino della linea ferroviaria Priverno-Terracina (DL 32/2026);
  - Linea Milano-Venezia, tratta Pioltello-Treviglio – Scavalco di PM/Bivio Adda (DL 107/2026).
- **11 infrastrutture stradali, del costo complessivo di circa 5,301 miliardi**, con commissario straordinario l'amministratore delegato di ANAS S.p.A.:
  - Completamento dei lotti finanziati compresi nel tratto tra Cosenza e Altilia dell'autostrada A2 del Mediterraneo (DL 73/2025);
  - Nuovo Ponte dell'Olla sul fiume Stura lungo la SS 21 della Maddalena (DL 32/2026);
  - SS 16 Adriatica – Tronco Bari-Mola di Bari – Variante alla SS 16 nel tratto compreso tra Bari e Mola (DL 32/2026);
  - Interventi di adeguamento funzionale e messa in sicurezza della SS 100 di Gioia del Colle, articolato in due lotti, uno tra i km 44+500 e 52+600, del costo di 123 milioni, e l'altro tra i km 52+200 e 66+600 (DL 32/2026);
  - Variante alla SS 7 "Appia" nel Comune di Formia (Pedemontana) (DL 32/2026);
  - Variante alla SS 18 Tirrena Inferiore nel comune di Maratea, con la realizzazione di una galleria di accesso (DL 32/2026);
  - Interventi di ripristino del Ponte sul fiume Trigno lungo la SS 16 Adriatica (DL 32/2026);
  - Interventi per la messa in sicurezza e la riapertura del Viadotto Sente Longo lungo la SS 86 Istonia (DL 32/2026);

  - Estensione della variante alla SS 42 del Tonale e della Mendola nei territori dei Comuni di Casazza e Spinone al Lago, Lotto 3 Comune di Casazza, tratto Entratico-Casazza, e Lotto 4 Comune di Spinone al Lago, tratto Casazza–Spinone al Lago (DL 107/2026);
  - Nuova variante alla SS 469 Sebina Occidentale da Capriolo a Paratico e Sarnico, nell'ambito del completamento della riqualificazione della Sebina Occidentale (DL 107/2026);
  - Variante all'abitato di Ponte Nossa, lungo la SS 671 della Val Seriana, nell'ambito del completamento della gestione ed efficientamento del traffico urbano (DL 107/2026).
- **69,217 miliardi** (71,824 miliardi a novembre 2025, 71,474 miliardi a maggio 2025, 82,837 miliardi 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** al 31 agosto 2026;
- **41,654 miliardi (43,962 miliardi a novembre 2025)** è invece il costo delle **opere commissariate e contestualmente anche inserite nella programmazione PNRR-PNC**.

Si rinvia allo schema presentato nel presente Rapporto per l'inquadramento e il peso delle infrastrutture commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC rispetto all'intero programma delle infrastrutture strategiche e prioritarie.

3.2 Disponibilità finanziarie

I DATI

142 mld
la disponibilità finanziaria su 251 mld

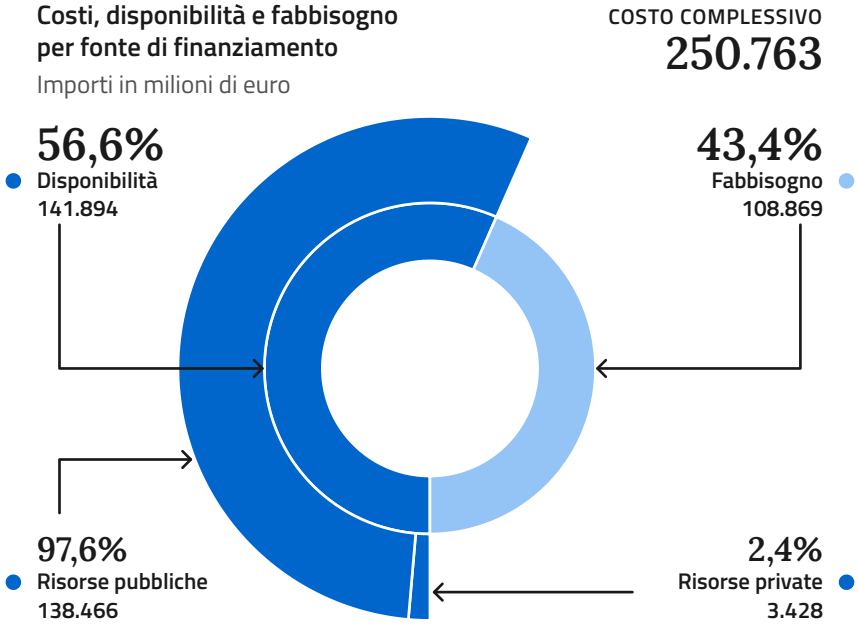
57 %
la copertura finanziaria
al 31 agosto 2026

Le risorse complessivamente disponibili al 31 agosto 2026, per la realizzazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC ammontano a 141,894 miliardi, il 57% del costo previsto. Al 30 novembre 2025 ammontavano a 140,361 miliardi (il 67% del costo).

Il 98% delle disponibilità (138,466 miliardi) è da ricondurre a finanziamenti pubblici e il restante 2% a risorse private (3,428 miliardi).

Grafico 9 **Costi, disponibilità e fabbisogno per fonte di finanziamento**

Importi in milioni di euro



Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

3.3 Destinazione dei 251 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 ad agosto 2026 ammonta a circa 238,5 miliardi di euro (il 95% del costo totale) con una disponibilità di 130,5 miliardi che consente la copertura del 55% del costo previsto.

Le voci di maggiore costo sono rappresentate da:

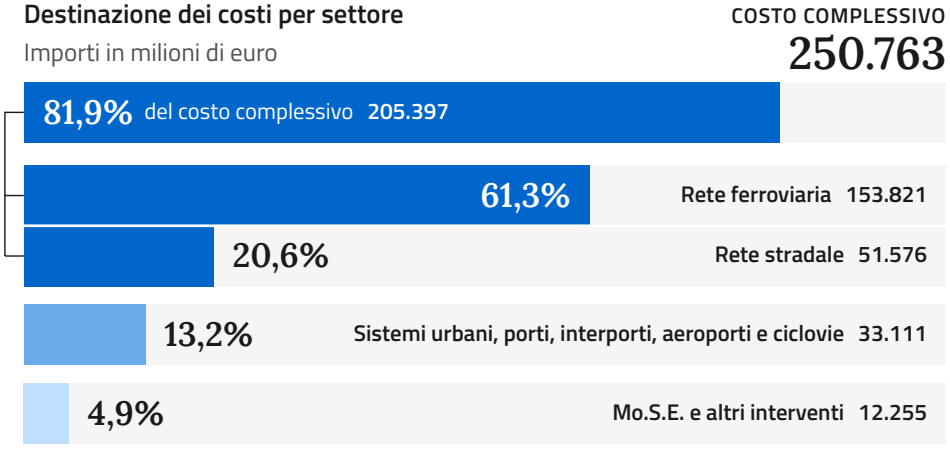
- 153,821 miliardi per **ferrovie**, pari al 61,3% del costo di tutte le infrastrutture commissariate o PNRR-PNC, con una copertura finanziaria del 50% (76,9 miliardi);
- 51,576 miliardi per **strade e autostrade**, pari al 20,6% del costo totale previsto, con una copertura finanziaria del 50,5% (26,021 miliardi);
- 22,738 miliardi per **metropolitane e tranvie**, pari al 9,1% del costo totale previsto, con una copertura finanziaria dell'84,8% (19,289 miliardi);

- 10,373 miliardi per **altre infrastrutture di trasporto** (porti, interporti, aeroporti e ciclovie), pari al 4,1% del costo totale previsto, con una copertura finanziaria dell'80% (8,325 miliardi);
- 6,689 miliardi per il Mo.S.E., pari al 2,7% 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 5,566 miliardi (2,2% dei costi totali previsti) con una copertura finanziaria dell'85% (4,716 miliardi).

Grafico 10 **Destinazione dei costi per settore**

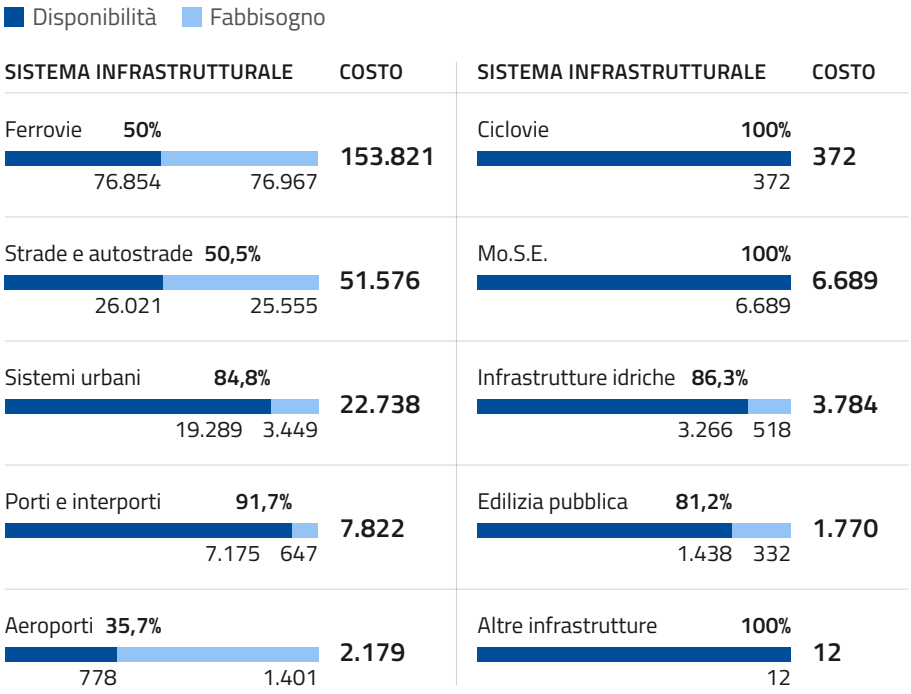
Importi in milioni di euro



Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

Grafico 11 **Costi, disponibilità e fabbisogno per sistemi infrastrutturali**

Importi in milioni di euro



Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

3.4 Lo stato di realizzazione

I DATI

102 mld
i lavori contrattualizzati
al 31 agosto 2026

85 %
i lavori in corso
sul totale contrattualizzati*

* Lavori in corso o con contratto ma non ancora avviati

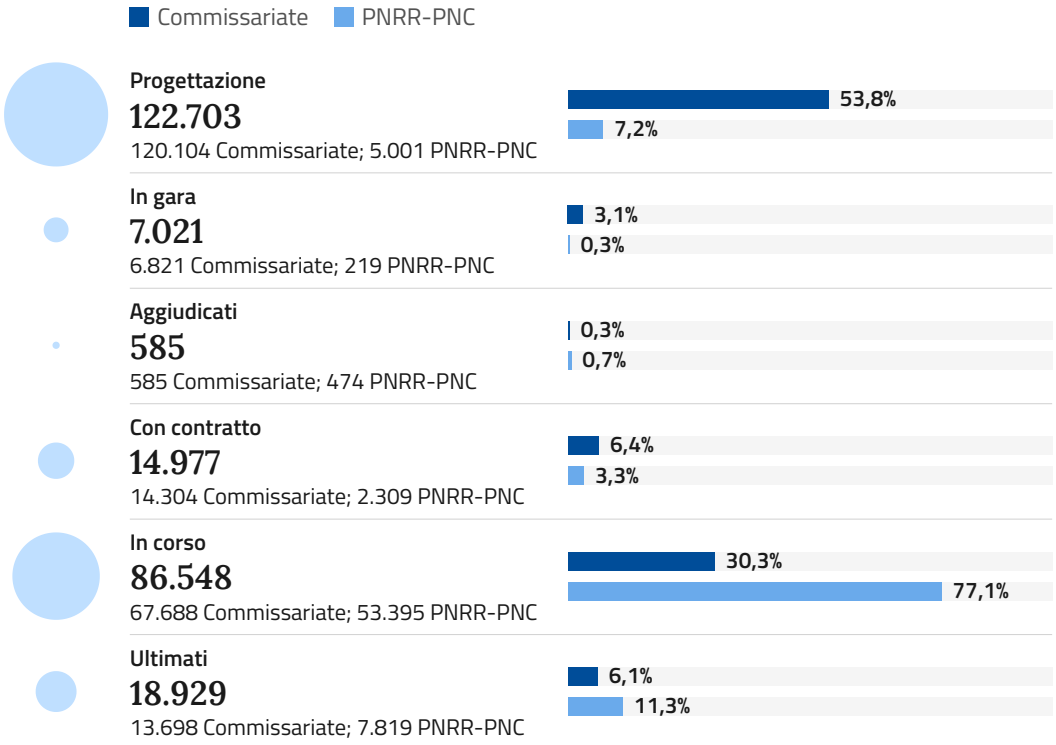
Il monitoraggio svolto, con dati aggiornati al 31 agosto 2026, evidenzia che:

1. il 34,5% dei costi riguarda **lavori in corso** di esecuzione (il 46% a novembre 2025 e il 43% ad agosto 2024), una percentuale che sale al 77% per le opere PNRR-PNC (l'85% a novembre 2025 e il 59% ad agosto 2024) e scende al 30% per le opere commissariate (il 40% a novembre 2025 e il 39% ad agosto 2024); si tratta di 86,548 miliardi dei quali 53,395 relativi a

Grafico 12 **Costi per stato di avanzamento e tipo di programma**

Importi in milioni di euro

COSTO COMPLESSIVO
250.763



Commissariate e PNRR-PNC si sovrappongono per 41.654 milioni: le due serie non sono sommabili.

Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

opere PNRR-PNC (il 72% è relativo a infrastrutture ferroviarie). L'ultimazione del 26% delle opere PNRR-PNC con lavori in corso è prevista entro il 2026, un altro 49% nel 2027 e il restante 25% negli anni successivi;

2. un altro 49% dei costi riguarda **lavori in fase di progettazione**, una percentuale che sale al 54% per le opere commissariate (era del 47% a novembre 2025) e scende al 7% per le opere PNRR-PNC; si tratta di 122,703 miliardi dei quali 5 miliardi relativi a opere PNRR-PNC (il 94% del costo è relativo a opere stradali del centro Italia, parzialmente finanziate con i fondi PNC, che attraversano i territori colpiti dal sisma 2009-2016);

3. il 6% dei costi riguarda progetti con **contratto sottoscritto e lavori da avviare**, una percentuale che diventa del 3% per le opere PNRR-PNC e del 6,4% per le opere commissariate; si tratta di 14,977 miliardi dei quali 2,309 relativi a opere PNRR-PNC;

4. il 3%, 7,606 miliardi, riguarda progetti **in gara o aggiudicati** (693 milioni per opere PNRR-PNC);

5. il 7,5%, 18,929 miliardi (4,471 miliardi a novembre 2025, +323%), riguarda **lavori ultimati**; di questi 7,819 miliardi sono relativi a lavori PNRR (meno di 1 miliardo a novembre 2025). L'incremento si concentra nei primi otto mesi del 2026, in prossimità del termine per il conseguimento dei *target* PNRR. Tra le restanti opere ultimate rientrano il Mo.S.E. (6,689 miliardi) e altre opere commissariate non PNRR-PNC.

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

I DATI

83 mld
il costo delle 10 grandi opere commissariate o PNRR-PNC *ex* Allegato IV DL 77/2021

33 %
l'incidenza delle 10 grandi opere sul costo delle opere commissariate o PNRR-PNC

Il costo aggiornato al 31 agosto 2026 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 83,250 miliardi di euro, pari al 33% del costo di tutte le opere commissariate o PNRR-PNC (27% a novembre 2025 e 26% ad agosto 2024). Rispetto alla rilevazione di novembre 2025 il costo delle 10 grandi opere è aumentato di circa 25,790 miliardi. Tale incremento è dovuto al commissariamento, con il DL 32/2026, di ulteriori lotti della linea ferroviaria AV/AC Salerno-Reggio Calabria (lotti di completamento 0, 3, 4, 5 e 6) e all'aggiornamento dei costi delle opere in fase di progettazione o di esecuzione a seguito dell'avanzamento progettuale e della revisione dei prezzi.

Le risorse disponibili, pari a 33,732 miliardi, coprono il 41% dei costi (58% a novembre 2025 e 67% ad agosto 2024).

L'aggiornamento al 31 agosto 2026 evidenzia, per le grandi opere di nuova costruzione, scostamenti rispetto alle tempistiche previste nei cronoprogrammi, riconducibili a ritardi e criticità nell'avanzamento procedurale, finanziario e fisico dei progetti.

1. il **67% dei costi riguarda lavori in fase di progettazione**, una percentuale che scende al 49% per tutte le opere commissariate o PNRR-PNC; si tratta di circa 56,036 miliardi dei quali 40,716 miliardi (il 73%) relativi alle linee ferroviarie Salerno-Reggio Calabria e Roma-Pescara;

2. un altro **27% dei costi riguarda lavori in corso di esecuzione**, una percentuale che sale al 34,5% per tutte le opere commissariate o PNRR-PNC; si tratta di 22,430 miliardi dei quali 11,010 miliardi (49%) relativi all'itinerario AV/AC Palermo-Catania-Messina;

3. il 3% dei costi riguarda progetti con **contratto sottoscritto e lavori da avviare**; si tratta di 2,127 miliardi relativi al raddoppio Galleria Santomarco nell'ambito dei lavori di realizzazione della linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria;

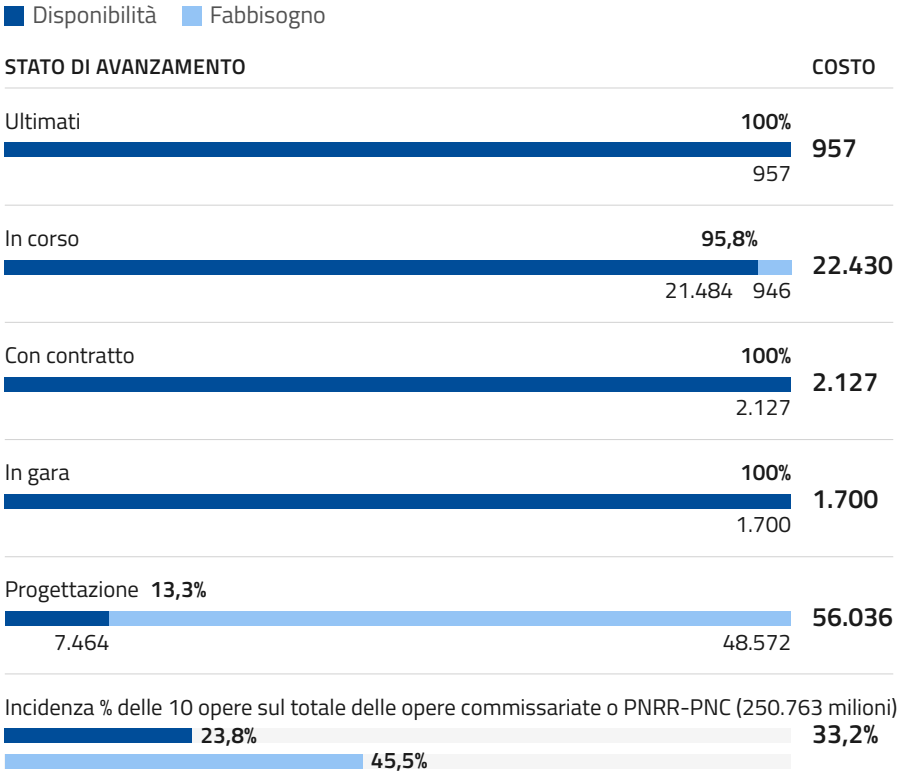
4. il **2%**, 1,700 miliardi, è relativo ai **lavori in gara** per la costruzione del nuovo tronco superiore dell'Acquedotto del Peschiera, dalle Sorgenti alla centrale di Salisano (1,5 miliardi) e per l'estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo del porto di Trieste (200 milioni);

5. solo l'**1%**, 957 milioni, riguarda **lavori ultimati** tra i quali rientrano 636 milioni relativi al lotto 6 Catenanuova-Bicocca della linea AV/AC Palermo-Catania e 232 milioni relativi a due lotti della linea Orte-Falconara (raddoppio tratta Castelplanio-Montecarotto; raddoppio tratta Fabriano-P.M.228 e interventi di completamento della tratta Orte-Terni); i restanti 88 milioni spettano a interventi di minore dimensione per l'elettrificazione delle banchine nei porti di Trieste e Monfalcone (62 milioni) e per l'ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria dell'Abruzzo connessi con il collegamento ferroviario Roma-Pescara (27 milioni).

Grafico 13 **Stato realizzativo al 31 agosto 2026 delle 10 opere previste dall'Allegato IV (art. 44 del DL 77/2021) commissariate o PNRR-PNC**

Importi in milioni di euro

COSTO COMPLESSIVO
83.250



Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

Per lo stato realizzativo di dettaglio per singola opera si veda l'Allegato riportato alla fine del capitolo mentre per approfondimenti sullo stato realizzativo si rinvia alle schede di dettaglio disponibili su SILOS.

3.6 Costi per ambito territoriale

I DATI

129 mld
localizzati al Centro-Nord

120 mld
localizzati
al Sud e Isole

1,6 mld
interventi diffusi
sul territorio

Nelle regioni del **Centro-Nord** si concentra il 51% dei costi delle opere commissariate o PNRR-PNC, pari a circa 129,066 miliardi.

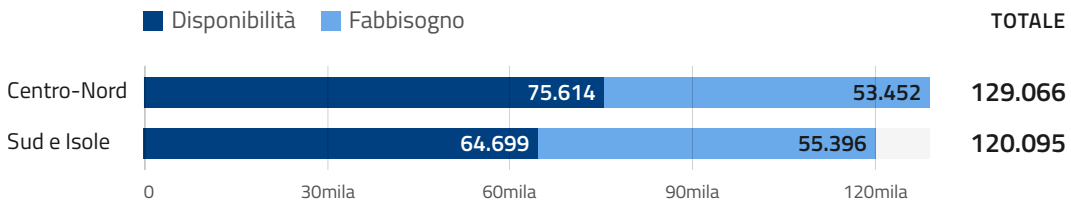
Nelle regioni del **Sud e nelle Isole** è localizzata una quota del 48% dei costi, pari a 120,095 miliardi.

Il restante 1%, pari a 1,602 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 59% (95% per le opere PNRR-PNC e 54% per le commissariate) mentre al Sud e nelle Isole è del 54% (96% per le opere PNRR-PNC e 50% per le commissariate).

Grafico 14 **Costi, disponibilità e fabbisogno per macro area geografica**

Importi in milioni di euro

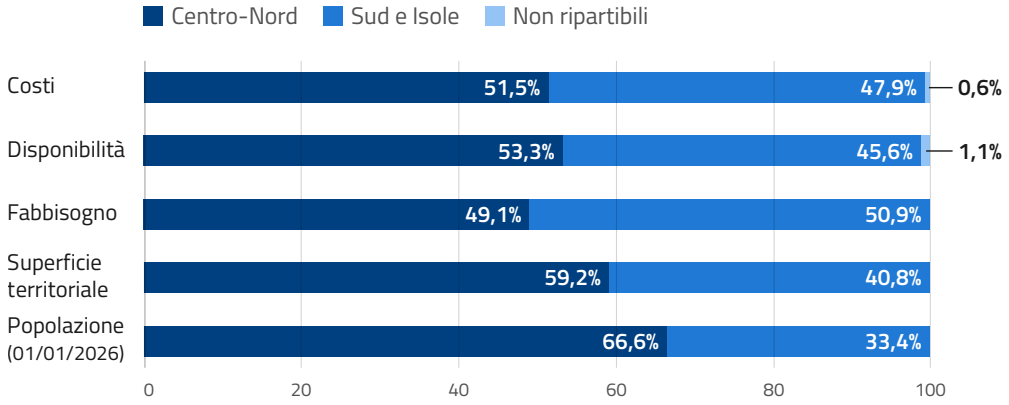


Non sono rappresentati i costi non ripartibili per macro area geografica: costo 1.602, disponibilità 1.581, fabbisogno 21.

Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

Grafico 15 **Composizione percentuale sul totale nazionale**

Valori percentuali



Non ripartibili: costi non ripartibili per macro area geografica.

Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

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

I DATI

10,5%
di lavori ultimati al Centro-Nord

4,5%
al Sud e nelle Isole

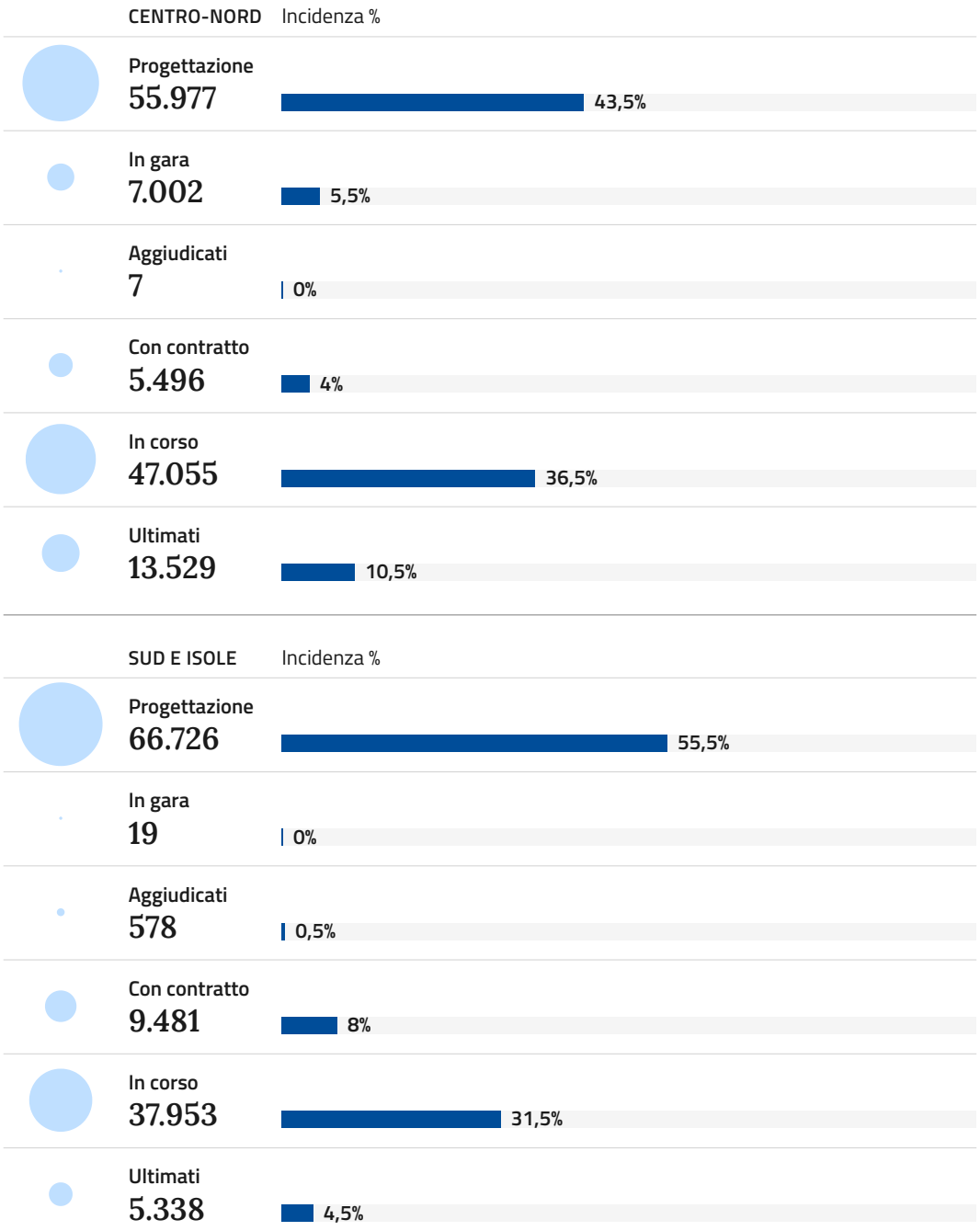
Lo stato di attuazione al 31 agosto 2026 delle opere commissariate o PNRR-PNC per ambito territoriale risulta il seguente:

Centro-Nord (costo 129,066 miliardi)

- 47,055 miliardi (54,300 miliardi a novembre 2025 e 48,263 miliardi ad agosto 2024), il 36,5%, i lavori in corso (percentuale che sale all'85% per i progetti PNRR-PNC e scende al 32% per le opere commissariate). L'ultimazione del 27% delle opere PNRR-PNC con lavori in corso è prevista entro il 2026, un altro 57% nel 2027 e il restante 16% negli anni successivi;
- 13,529 miliardi (3,158 miliardi a novembre 2025 e 2,965 miliardi ad agosto 2024) i lavori ultimati, pari al 10,5% (8%, pari a circa 3 miliardi, i lavori PNRR-PNC);

Grafico 16 **Costi per stato di avanzamento e ambito territoriale**

Importi in milioni di euro



Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

- 7,009 miliardi (5,121 miliardi a novembre 2025 e 1,315 miliardi ad agosto 2024) i lavori in gara o aggiudicati, pari al 5,5% (lo 0,5% i progetti PNRR-PNC e il 6% per le opere commissariate);
- 5,496 miliardi (4,692 miliardi a novembre 2025 e 9,735 miliardi ad agosto 2024), il 4%, i lavori con contratto ma non ancora avviati;
- 55,977 miliardi (48,711 miliardi a novembre 2025 e 39,548 miliardi ad agosto 2024) i lavori in fase di progettazione da mandare in gara, il 43,5% (5% per i progetti PNRR-PNC e il 48% per le opere commissariate).

Sud e Isole (costo 120,095 miliardi)

- 37,953 miliardi (40,185 miliardi a novembre 2025 e 32,238 miliardi ad agosto 2024), il 31,5%, i lavori in corso (percentuale che sale al 67% per i progetti PNRR-PNC e scende al 32% per le opere commissariate). L'ultimazione del 23% delle opere PNRR-PNC con lavori in corso è prevista entro il 2026, un altro 41% nel 2027 e il restante 36% negli anni successivi;
- 9,481 miliardi (8,833 miliardi a novembre 2025 e 7,852 miliardi ad agosto 2024), l'8%, i lavori con contratto ma non ancora avviati (6% per i progetti PNRR-PNC e 8% per le opere commissariate);
- 5,338 miliardi (1,313 miliardi a novembre 2025 e 0,392 miliardi ad agosto 2024) i lavori ultimati, il 4,5% (15%, pari a 4,762 miliardi, i lavori PNRR-PNC ultimati);
- 597 milioni (2,604 miliardi a novembre 2025 e 4,629 miliardi ad agosto 2024) i lavori in gara o aggiudicati, meno dello 0,5% (meno del 2% i progetti PNRR-PNC e lo 0,5% per le opere commissariate);
- 66,726 miliardi (39,455 miliardi a novembre 2025 e 42,665 miliardi ad agosto 2024) i lavori in fase di progettazione da mandare in gara, il 55,5% (10% per i progetti PNRR-PNC e il 60% per le opere commissariate).

ALLEGATO AL CAPITOLO 3

Stato realizzativo al 31 agosto 2026 delle 10 opere previste dall'Allegato IV all'art. 44 del DL 77/2021 commissariate o PNRR-PNC

Tabella 2
1 di 10

Stato realizzativo al 31 agosto 2026 delle 10 opere previste dall'Allegato IV all'art. 44 del DL 77/2021 commissariate o PNRR-PNC

Importi in milioni di euro

N° scheda / stato avanzamento	Opera / Lotto	Costo	Disponibilità totali	di cui risorse PNRR	Fabbisogno
FERROVIE					
280	**AV/AC Salerno – Reggio Calabria**	**30.351**	**12.128**	**752**	**18.223**
In corso	Battipaglia-Romagnano (PNRR)	2.877	2.877	752	0
Con contratto	Raddoppio Galleria Santomarco	2.127	2.127		0
Progettazione	Altri interventi	25.347	7.124		18.223
276	**Linea Roma-Pescara**	**16.355**	**1.096**	**0**	**15.259**
Ultimati	Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo – Bretella Sulmona	13	13		0
	Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo – Altri interventi minori	14	14		0
In corso	Raddoppio tratta Manoppello-Interporto – Lotto 1 (FSC 2021-2027 Anticipazione)	375	375		0
	Raddoppio tratta Scafa-Manoppello – Lotto 2 (FSC 2021-2027 Anticipazione)	585	585		0
Progettazione	Altri interventi	15.369	110		15.259
212	**Itinerario AV/AC Palermo-Catania-Messina**	**13.234**	**10.795**	**953**	**2.439**
Ultimati (in corso di completamento le opere complementari)	Lotto 6 Catenanuova-Bicocca (PNRR)	636	636	235	0
In corso	Lotto 1+2 Fiumetorto-Montemaggiore-Lercara	2.032	1.930		101
	Lotto 3 Lercara-Caltanissetta Xirbi	2.424	1.998		426
	Lotto 4a Caltanissetta Xirbi-Enna	1.772	1.528		244
	Lotto 4b Enna-Dittaino (PNRR)	841	841	210	0

Tabella 2
2 di 10

Anno decisione CUP	Data inizio lavori effettiva	Data presunta fine lavori contratto iniziale	Data ultimazione lavori al 31/08/2026	Durata totale anni (% avanzamento lavori)	
				al 30/11/2025	al 31/08/2026
2020			**Oltre 2035**	**>15**	**>15**
2020	15/12/2023	30/04/2026	15/06/2027	6 (15%)	7 (40%)
2020	–	21/07/2032	21/07/2032	12	12
2020	–	–	Oltre 2035	>15	>15
2005			**Oltre 2035**	**>30**	**>30**
2018	22/11/2021	23/08/2023	06/12/2024	6	6
2018	08/05/2019	14/12/2019	20/04/2021	3	3
2021	18/03/2025	10/05/2027	10/05/2027	6 (<5%)	6 (10%)
2021	20/03/2025	12/05/2027	12/05/2027	6 (<5%)	6 (14%)
2005	–	–	Oltre 2035	>30	>30
2002			**Oltre 2035**	**>33**	**>33**
2003	20/12/2018	03/12/2022	31/12/2026	22	23
2003	26/10/2023	04/11/2028	19/07/2032	26 (5%)	29 (10%)
2003	26/09/2023	12/04/2027	14/11/2031	25 (7,5%)	28 (10%)
2003	11/08/2023	08/07/2026	07/01/2031	25 (7,5%)	28 (10%)
2003	23/03/2023	05/06/2026	29/07/2027	24 (15%)	24 (40%)

Tabella 2
3 di 10

Stato realizzativo al 31 agosto 2026 delle 10 opere previste dall'Allegato IV all'art. 44 del DL 77/2021 commissariate o PNRR-PNC

N° scheda / stato avanzamento	Opera / Lotto	Costo	Disponibilità totali	di cui risorse PNRR	Fabbisogno
	Lotto 5 Dittaino-Catenanuova	809	809		0
	Raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo (PNRR)	2.564	2.458	508	106
	Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto	568	568		0
Progettazione	Nuovo collegamento Palermo-Catania 2ª fase – Adeguamento a STI linea esistente	567	0		567
	Interramento stazione centrale e completamento del doppio binario tra Catania C.le e Catania Acquicella	1.021	27		994
4	**Accesso al Brennero – Potenziamento linea Fortezza-Verona**	**10.699**	**3.079**	**0**	**7.620**
In corso	Quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena	1.523	1.523		0
	Circonvallazione di Trento	1.433	1.388		45
Progettazione	Altri interventi	7.743	168		7.575
59	**Potenziamento e sviluppo direttrice Orte-Falconara**	**6.052**	**1.396**	**431**	**4.656**
Ultimati	Raddoppio tratta Castelplanio-Montecarotto	99	99		0
	Raddoppio tratta Fabriano-P.M.228 e interventi di completamento tratta Orte-Terni	133	133		0
In corso	Nodo di Falconara 1ª fase – Variante Falconara e bretella di collegamento	175	175		0
	Raddoppio tratta Spoleto-Campello	156	146		10
	Nuovo collegamento PM228 – Castelplanio: Lotto 2 Genga-Serra San Quirico (PNRR)	672	659	374	13
	Raddoppio PM 228-Albacina (PNRR)	149	149	57	0

Tabella 2
4 di 10

Anno decisione CUP	Data inizio lavori effettiva	Data presunta fine lavori contratto iniziale	Data ultimazione lavori al 31/08/2026	Durata totale anni (% avanzamento lavori)	
				al 30/11/2025	al 31/08/2026
2003	09/03/2023	21/08/2026	12/06/2028	25 (7,5%)	25 (10%)
2002	12/08/2022	15/08/2031	26/12/2032	30 (20%)	30 (35%)
2003	19/11/2024	28/06/2027	28/06/2027	24 (15%)	24 (38%)
2003	–	–	Oltre 2035	>32	>32
2003	–	–	Oltre 2035	>32	>32
2004			**Oltre 2035**	**>31**	**>31**
2004	30/11/2022	28/11/2029	10/05/2030	26 (10%)	26 (15%)
2009	10/07/2023	26/07/2026	26/03/2028	19 (5%)	19 (10%)
2004	–	–	Oltre 2035	>31	>31
2002			**Oltre 2035**	**>33**	**>33**
2003	10/05/2012	07/06/2018	31/01/2019	16	16
2003	10/01/2005	13/07/2008	31/08/2010	7	7
2004	23/12/2019	27/11/2022	30/06/2027	20 (20%)	23 (25%)
2003	04/01/2023	30/12/2023	22/12/2026	23 (75%)	23 (85%)
2005	07/05/2024	30/06/2026	31/12/2026	21 (10%)	21 (>50%)
2020	19/11/2024	30/06/2026	09/12/2026	6 (35%)	6 (>50%)

Tabella 2
5 di 10

Stato realizzativo al 31 agosto 2026 delle 10 opere previste dall'Allegato IV all'art. 44 del DL 77/2021 commissariate o PNRR-PNC

N° scheda / stato avanzamento	Opera / Lotto	Costo	Disponibilità totali	di cui risorse PNRR	Fabbisogno
Progettazione	Altri interventi	4.668	35		4.633
278	**Potenziamento con caratteristiche di AV della direttrice ferroviaria Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto**	**1.736**	**416**	**66**	**1.320**
In corso	Velocizzazione tratta Grassano-Bernalda (PNRR)	416	416	66	0
Progettazione	Battipaglia – Potenza – Metaponto – Taranto 2ª fase	1.320	0		1.320
PORTI					
245	**Porto di Genova – Diga Foranea di Genova**	**1.560**	**1.560**	**0**	**0**
In corso	Fase A (PNC)	0	0		0
	Fase B (PNC)	0	0		0
294	**Porto di Trieste – Interventi di potenziamento delle infrastrutture del Porto di Trieste (progetto Adriagateway)**	**467**	**467**	**44**	**0**
Ultimati	Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo Bersaglieri (PNC)	12	12		0
	Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo VII (PNRR)	9	9	8	0
	Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo V e di Riva Traiana (PNRR)	5	5	4	0
	Lavori di elettrificazione delle banchine Scalo legnami, Piattaforma logistica (PNRR)	4	4	4	0
	Lavori di elettrificazione delle banchine del Punto Franco Scalo Legnami del Porto di Trieste (PNRR)	9	9	8	0

Tabella 2
6 di 10

Anno decisione CUP	Data inizio lavori effettiva	Data presunta fine lavori contratto iniziale	Data ultimazione lavori al 31/08/2026	Durata totale anni (% avanzamento lavori)	
				al 30/11/2025	al 31/08/2026
2002	–	–	Oltre 2035	>33	>33
2021			**Oltre 2035**	**>14**	**>14**
2021	07/04/2025	30/06/2026	19/01/2028	5 (<5%)	7 (25%)
2021	–	–	Oltre 2035	>14	>14
2018			**2030**	**11**	**12**
2018	04/05/2023	30/11/2026	31/12/2027	8	9
2018	01/06/2026	10/02/2029	31/12/2030	11	12
2020			**2031**	**11**	**11**
2020	n.d.	n.d.	2026	5	6
2020	n.d.	n.d.	2026	6	6
2020	n.d.	n.d.	2026	6	6
2021	n.d.	n.d.	2026	5	5
2023	n.d.	n.d.	2026	3	3

Tabella 2
7 di 10

Stato realizzativo al 31 agosto 2026 delle 10 opere previste dall'Allegato IV all'art. 44 del DL 77/2021 commissariate o PNRR-PNC

N° scheda / stato avanzamento	Opera / Lotto	Costo	Disponibilità totali	di cui risorse PNRR	Fabbisogno
	Efficientamento delle infrastrutture energetiche portuali finalizzati alla creazione di una Port Grid, progetto n. 1953 (PNRR)	15	15	12	0
	Porto di Monfalcone – Lavori di elettrificazione delle banchine del porto (PNRR)	8	8	7	0
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
	Banchinamento parziale del terminal Noghere (fase I secondo il PRP 2016), comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità (PNC)	45	45		0
	Componenti di intervento nel progetto di ammodernamento infrastrutturale e funzionale del terminal contenitori del Molo VII nel Porto di Trieste (PNC)	101	101		0
In gara	Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo del porto di Trieste (PNC)	200	200		0
INFRASTRUTTURE IDRICHE					
247	**Lazio – Messa in sicurezza del sistema acquedottistico del Peschiera**	**2.054**	**2.054**	**150**	**0**
In corso	Nuovo Acquedotto Marcio – 1° lotto (PNRR)	247	247	57	0
	Raddoppio VIII sifone – Tratto Casa Valeria-Uscita galleria Ripoli (PNRR)	84	84	41	0
	Condotta Monte Castellone-Colle S. Angelo (Valmontone) (PNRR)	92	92	29	0
	Adduttrice Ottavia-Trionfale (PNRR)	131	131	23	0

Tabella 2
8 di 10

Anno decisione CUP	Data inizio lavori effettiva	Data presunta fine lavori contratto iniziale	Data ultimazione lavori al 31/08/2026	Durata totale anni (% avanzamento lavori)	
				al 30/11/2025	al 31/08/2026
2022	n.d.	n.d.	2026	4	4
2021	n.d.	n.d.	2026	5	5
2021	n.d.	n.d.	2026	5	5
2021	n.d.	n.d.	2026	5	5
2021	n.d.	n.d.	2026	5	5
2021	–	–	2031	10	10
2017			**2032**	**15**	**15**
2021	22/03/2024	31/03/2026	02/05/2027	5 (20%)	6 (80%)
2021	19/06/2024	31/03/2026	03/11/2026	5 (25%)	5 (70%)
2021	20/05/2024	31/03/2026	31/12/2026	5 (25%)	5 (n.d.)
2021	29/12/2023	31/03/2026	13/01/2027	5 (25%)	6 (75%)

Tabella 2
9 di 10

Stato realizzativo al 31 agosto 2026 delle 10 opere previste dall'Allegato IV all'art. 44 del DL 77/2021 commissariate o PNRR-PNC

N° scheda / stato avanzamento	Opera / Lotto	Costo	Disponibilità totali	di cui risorse PNRR	Fabbisogno
In gara	Nuovo Tronco Superiore Acquedotto del Peschiera, dalle Sorgenti alla centrale di Salisano	1.500	1.500		0
292	**Campania – Invaso di Campolattaro (BN) – Realizzazione delle opere di derivazione della Diga di Campolattaro**	**741**	**741**	**205**	**0**
In corso	Lotto 1 (PNRR)	434	434		0
	Lotto 2 (PNRR)	209	209		0
	Lotto 3 (PNRR)	98	98		0
TOTALE		**83.250**	**33.732**	**2.601**	**49.518**

Tabella 2
10 di 10

Anno decisione CUP	Data inizio lavori effettiva	Data presunta fine lavori contratto iniziale	Data ultimazione lavori al 31/08/2026	Durata totale anni (% avanzamento lavori)	
				al 30/11/2025	al 31/08/2026
2017	–	–	2032	15	15
2020			**2027**	**7**	**7**
2020	11/09/2025	30/06/2026	30/09/2027	7 (<5%)	7
2020	11/09/2025	30/06/2026	30/09/2027	7 (<5%)	7
2020	11/09/2025	30/06/2026	30/09/2027	7 (<5%)	7

Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

4

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

4.1 Costo delle altre infrastrutture strategiche e prioritarie

I DATI

303 mld
il costo delle altre infrastrutture strategiche e prioritarie

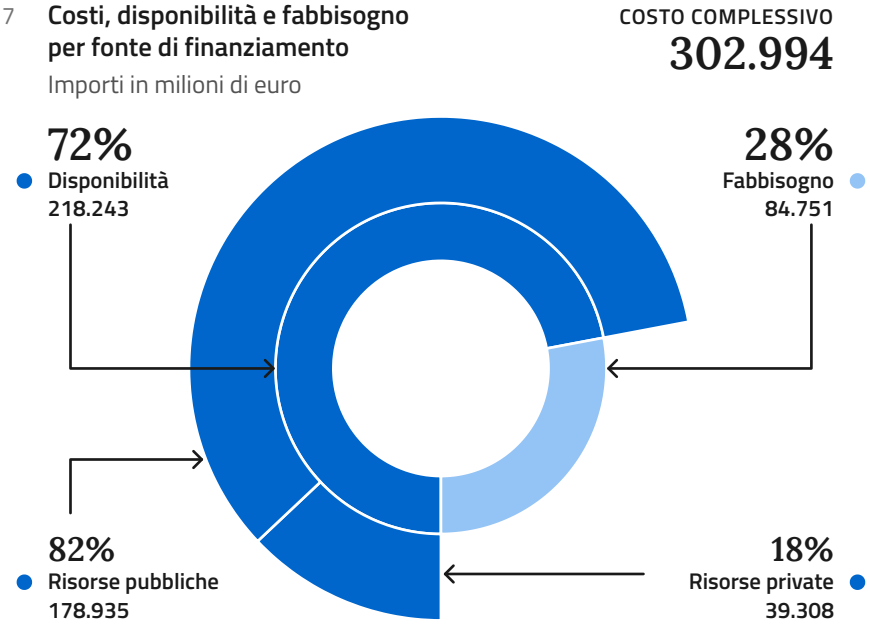
72 %
la copertura finanziaria ad agosto 2026

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 31 agosto 2026 ammonta a 302,994 miliardi di euro. Le disponibilità finanziarie ammontano complessivamente a 218,243 miliardi di euro, con un fabbisogno residuo di 84,751 miliardi. Le risorse disponibili, che consentono una copertura finanziaria pari al 72% del costo, sono per l'82% pubbliche e per il 18% private. Rispetto al costo complessivo:

- 256,069 miliardi (267,361 miliardi a novembre 2025 e 249,072 miliardi ad agosto 2024), l'85%, sono riferiti al costo delle infrastrutture prioritarie individuate con gli Allegati ai DEF dal 2015 al 2023 non commissariate e non inserite nella programmazione PNRR-PNC;
- i restanti 46,925 miliardi (44,578 miliardi a novembre 2025 e 42,380 miliardi ad agosto 2024), il 15%, sono riconducibili a infrastrutture strategiche inserite nell'11° Allegato infrastrutture al DEF 2013 approvato con la delibera CIPE n. 26 del 2014 ma non individuate tra le priorità degli

Grafico 17 **Costi, disponibilità e fabbisogno per fonte di finanziamento**

Importi in milioni di euro



Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

Allegati ai DEF dal 2015 al 2023, non commissariate e non inserite nella programmazione PNRR-PNC. Si rinvia allo schema presentato nel 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 303 miliardi delle altre infrastrutture strategiche e prioritarie

Il costo complessivo delle infrastrutture di trasporto (ferrovie, strade e autostrade, metropolitane, tranvie, porti, aeroporti, ciclovie e Ponte sullo Stretto), aggiornato ad agosto 2026, ammonta a 297,825 miliardi di euro (il 98% del costo totale) con una disponibilità di 213,268 miliardi che consente la copertura del 72% del costo previsto. Rispetto alla precedente rilevazione di novembre 2025, il costo complessivo delle altre infrastrutture strategiche e prioritarie di trasporto si riduce di circa 8,946 miliardi di euro (da 306,771 a 297,825 miliardi), principalmente per effetto del com-

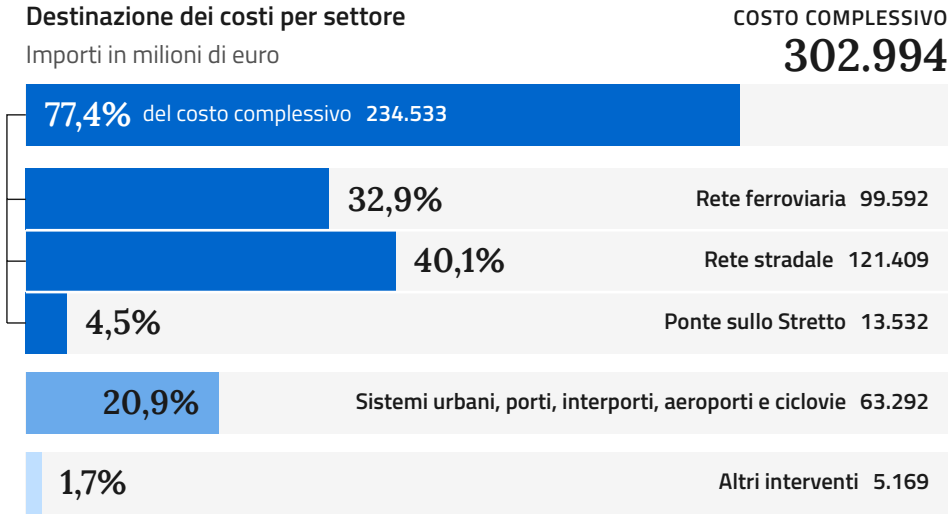
missariamento (quindi del transito nella categoria delle opere commissariate, v. *supra*, par. 3.1) delle seguenti opere del costo complessivo di 7,258 miliardi: Piattaforma Logistica Valle Ufita (Legge di Bilancio 2026); opere ferroviarie di connessione al Ponte sullo Stretto di Messina, sponda calabra e siciliana (DL 32/2026); nodo di Udine (DL 32/2026), lotti non finanziati dal PNRR; completamento dei lotti finanziati compresi nel tratto tra Cosenza e Altilia dell'autostrada A2 del Mediterraneo (DL 73/2025); SS 16 Adriatica – Tronco Bari-Mola di Bari – Variante alla SS 16 nel tratto compreso tra Bari e Mola (DL 32/2026); Variante alla SS 7 "Appia" in Comune di Formia (Pedemontana) (DL 32/2026).

Le voci di maggiore costo delle altre infrastrutture strategiche e prioritarie sono rappresentate da:

- 121,409 miliardi per strade e autostrade, pari al 40% del costo di tutte le altre infrastrutture strategiche e prioritarie, con una copertura finanziaria del 79% (95,633 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, il Quadrilatero Marche-Umbria, la riqualificazione della E45 Orte-Ravenna e E55 Ravenna-Venezia, i lotti non commissa-

Grafico 18 **Destinazione dei costi per settore**

Importi in milioni di euro



Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

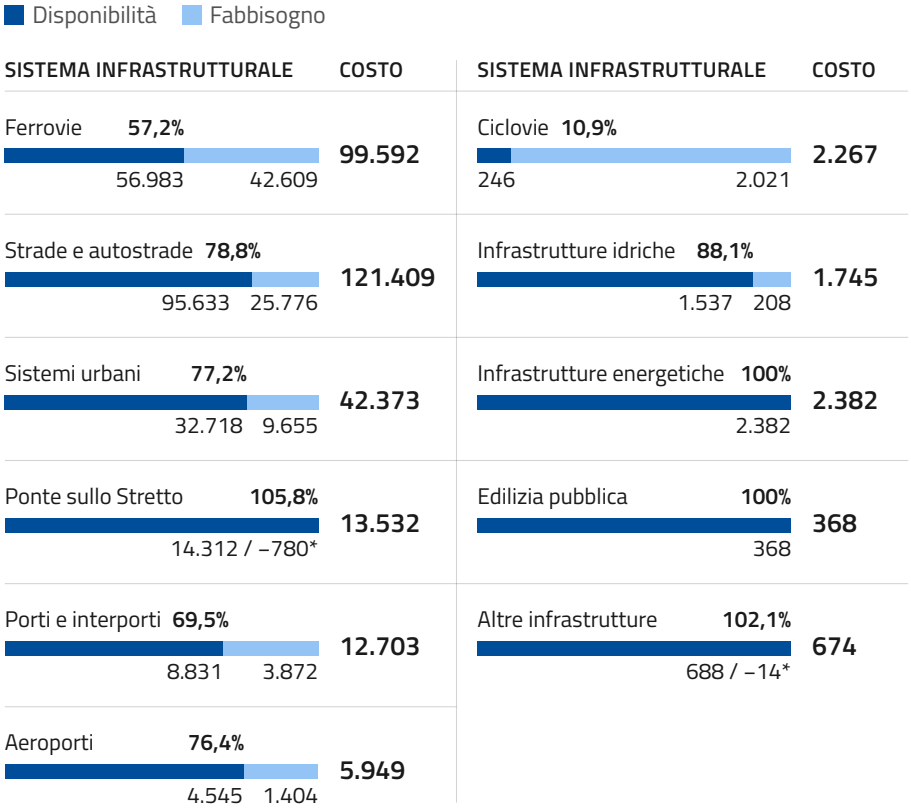
riati della A2 Salerno-Reggio Calabria e della SS 106 Jonica, l'itinerario Palermo-Agrigento e l'itinerario Sassari-Olbia);

- 99,592 miliardi per ferrovie, pari al 33% del costo totale previsto, con una copertura finanziaria del 57% (56,983 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), la prima fase funzionale della linea Milano-Verona, tratta Treviglio-Brescia e la seconda fase del progetto di velocizzazione e potenziamento della linea ferroviaria Adriatica;
- 42,373 miliardi per reti metropolitane e tranvie (14%), con una copertura finanziaria del 77% (32,718 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, Messina, Catania, Palermo e Cagliari); circa 25 miliardi (il 58%) spettano alle infrastrutture per la mobilità sostenibile nelle regioni Lombardia e Campania, con una forte concentrazione nelle aree metropolitane di Milano e Napoli;
- 20,919 miliardi per altre infrastrutture di trasporto (porti, interporti, aeroporti e ciclovie), pari al 7% del costo totale previsto, con una copertura finanziaria del 65% (13,622 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 degli aeroporti (Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia, Catania, Bologna, Torino, Milano Linate, Bergamo, Verona Villafranca, Pisa, Napoli, Salerno, Brindisi, Lamezia Terme e Reggio Calabria);
- 13,532 miliardi per il Ponte sullo Stretto (4,5%), con una copertura finanziaria superiore al costo aggiornato al 31 agosto 2026. A tale data, infatti, l'ammontare delle disponibilità, con l'ultima assegnazione di 780 milioni disposta con la Legge di Bilancio per il 2026, risulta di 14,312 miliardi.

Il costo delle restanti infrastrutture strategiche energetiche e idriche, di altri interventi infrastrutturali e di opere di edilizia pubblica ammonta invece a 5,169 miliardi (meno del 2% dei costi totali previsti), con una copertura finanziaria del 96% (4,975 miliardi).

Grafico 19 **Costi, disponibilità e fabbisogno per sistemi infrastrutturali**

Importi in milioni di euro



* Disponibilità superiori al costo (fabbisogno negativo).

Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

4.3 Lo stato di realizzazione delle altre opere strategiche e prioritarie

I DATI

79 mld
i lavori ultimati al 31 agosto 2026

98 mld
i lavori contrattualizzati al 31 agosto 2026

Il monitoraggio svolto, con dati aggiornati al 31 agosto 2026, evidenzia che:

1. il **28% dei costi riguarda lavori in fase di progettazione**; si tratta di circa 85 miliardi dei quali il 50% (43 miliardi) relativi a infrastrutture ferroviarie (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 27% (23 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, e il 1° lotto Palermo (A19) – rotatoria Bolognetta dell'itinerario Palermo-Agrigento);

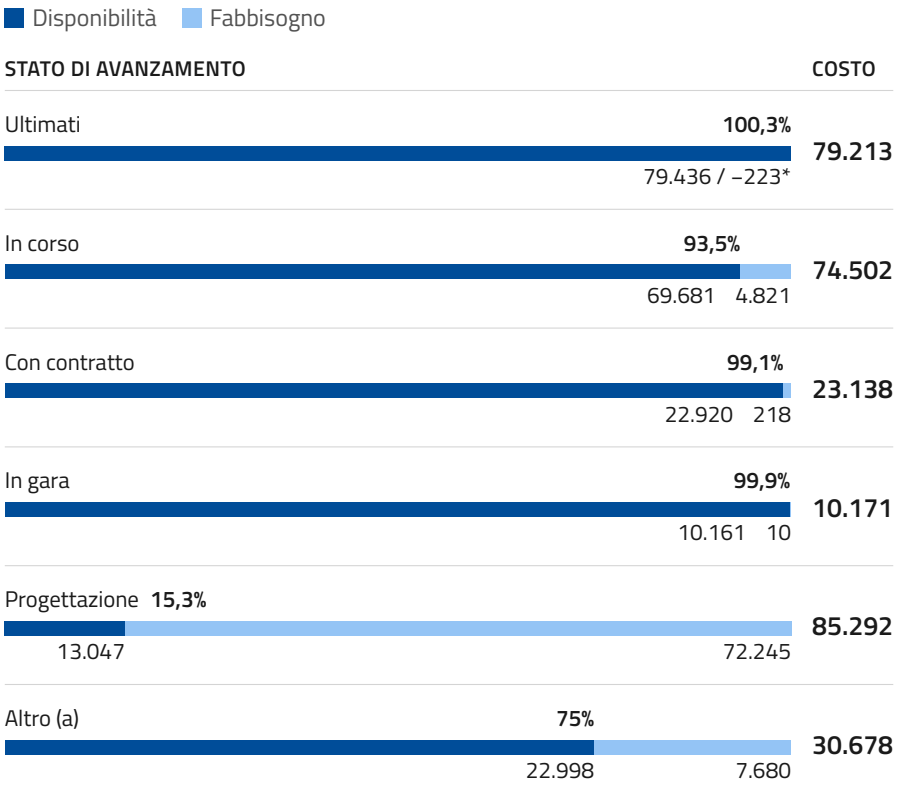
2. il **26%, 79,213 miliardi, riguarda lavori ultimati**; di questi il 47% è relativo a opere stradali (37,413 miliardi), il 23% a opere ferroviarie (18,079 miliardi) e il 20,5% a reti ferroviarie metropolitane (16,178 miliardi); il restante 9,5% riguarda altre opere strategiche e prioritarie (7,544 miliardi).

3. il **24,5%, 74,502 miliardi, riguarda lavori in corso**; si tratta di 34,934 miliardi di cantieri ferroviari tra i quali rientrano i programmi di interventi RFI relativi al risanamento acustico, la soppressione passaggi a livello, l'upgrading infrastrutturale e tecnologico e alcuni lotti di importo rilevante relativi ai tunnel transfrontalieri Torino-Lione e Brennero; 22,202 miliardi di cantieri stradali (completamento Pedemontana lombarda, Gronda di Genova, Passante di Bologna e il potenziamento del nodo di Firenze sono i cantieri di maggiore costo); 9,913 miliardi di cantieri sulle reti di trasporto urbano nelle grandi città (Torino, Milano, Genova, Firenze, Bologna, Roma, Napoli, Bari e Palermo); i restanti 7,453 miliardi sono cantieri per il potenziamento e la

Grafico 20 **Costi, disponibilità e fabbisogno per stato di avanzamento**

Importi in milioni di euro

COSTO COMPLESSIVO
302.994



(a) lotti con uno stato di avanzamento misto.

* Disponibilità superiori al costo (fabbisogno negativo).

Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

riqualificazione di porti, interporti, aeroporti, ciclovie e infrastrutture idriche;

4. il **7,5%, 23,138 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, la Terza corsia tratto San Donà di Piave-Svincolo di Alvisopoli (2° lotto), il Tunnel Subportuale Urbano di attraversamento della città di Genova (lotto B), la

linea tramviaria T2 Pendolina-Centro-Stazione-Fiera di Brescia, la linea tramviaria Libertà-Rovezzano di Firenze, il Nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli e il Sistema Tram Palermo (tratte A nord, F, E1 ed E2 sud parcheggi di Mongibello e Galatea);

5. il **3%, 10,171 miliardi, riguarda progetti in gara** 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 a carico del concessionario previsti dalla gara relativa all'affidamento della nuova concessione della A22 (si ricorda che la gara indetta a gennaio 2025 è stata 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 e riaperta a fine novembre 2025, con nuovo termine per la partecipazione fissato al 3 dicembre 2025; a febbraio 2026 la Corte di giustizia UE, con sentenza C-810/24, ha dichiarato incompatibile con il diritto europeo il diritto di prelazione riconosciuto al promotore nei *project financing* italiani, ritenendolo lesivo dei principi di parità di trattamento, trasparenza e concorrenza effettiva; il MIT ha deciso di concludere l'*iter* per l'aggiudicazione della nuova concessione — procedendo con la gara ma escludendo la prelazione per il proponente — e ha inviato al CIPESS la proposta, che sarà la base delle offerte, per la preventiva approvazione; l'obiettivo è quello di giungere entro la fine del 2026 all'individuazione del nuovo concessionario); il Prolungamento della linea metropolitana M5 da Milano Bignami fino a Monza (gara indetta a giugno 2026) e la fase 1 dello Sviluppo Molo VIII del Porto di Trieste (gara mediante finanza di progetto indetta a giugno 2026);

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 delle altre infrastrutture strategiche e prioritarie per ambito territoriale

I DATI

142 mld	86 mld	75 mld
localizzato al Centro-Nord	localizzato al Sud e Isole	interventi diffusi sul territorio

Nelle regioni del **Centro-Nord** si concentra il 47% dei costi delle altre infrastrutture strategiche e prioritarie, pari a circa 141,856 miliardi (135,956 miliardi a novembre 2025 e 129,572 miliardi ad agosto 2024, con inclusi 1,239 miliardi di costo dei lavori con uno stato di avanzamento misto).

Nelle regioni del **Sud e nelle Isole** è localizzata una quota del 28% dei costi, pari a 86,050 miliardi (101,200 miliardi a novembre 2025 e 92,833 miliardi ad agosto 2024, con inclusi 0,285 miliardi di costo dei lavori con uno stato di avanzamento misto).

Il restante 25%, pari a 75,088 miliardi (74,783 miliardi a novembre 2025 e 69,047 miliardi ad agosto 2024), è relativo al costo dei programmi di interventi prioritari non ripartibili a livello di macro area quali:

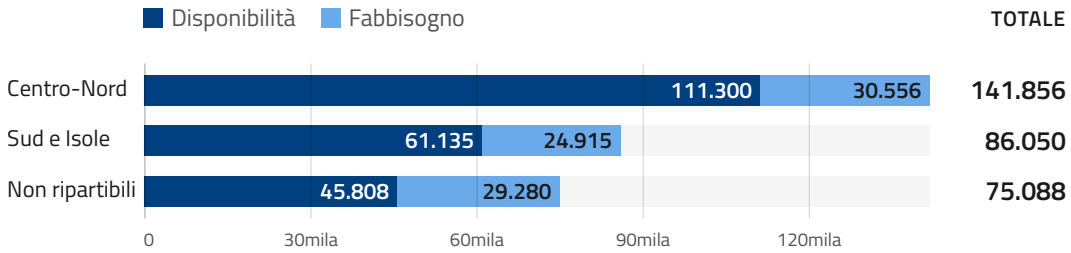
- i programmi prioritari sulle reti:
  - **ferroviaria** per la sicurezza, l'adeguamento a nuovi standard e la resilienza al cambiamento climatico (interventi del programma nazionale ERTMS linee Rete Convenzionale non inseriti nella programmazione PNRR; upgrading e completamento adeguamento prestazionale dorsale Centrale e Tirrenica Nord; risanamento acustico; sicurezza armamento, circolazione e segnalamento; idrogeologia; energia; soppressione e sistemi per la protezione dei passaggi a livello; riqualificazione stazioni e adeguamento accessibilità dei fabbricati e delle aree antistanti);
  - **stradale e autostradale** per la manutenzione di ponti, viadotti e gallerie, la conservazione, valorizzazione e adeguamento agli 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 del 78% mentre al Sud e nelle Isole è del 71%.

Grafico 21 **Costi, disponibilità e fabbisogno per macro area geografica**

Importi in milioni di euro

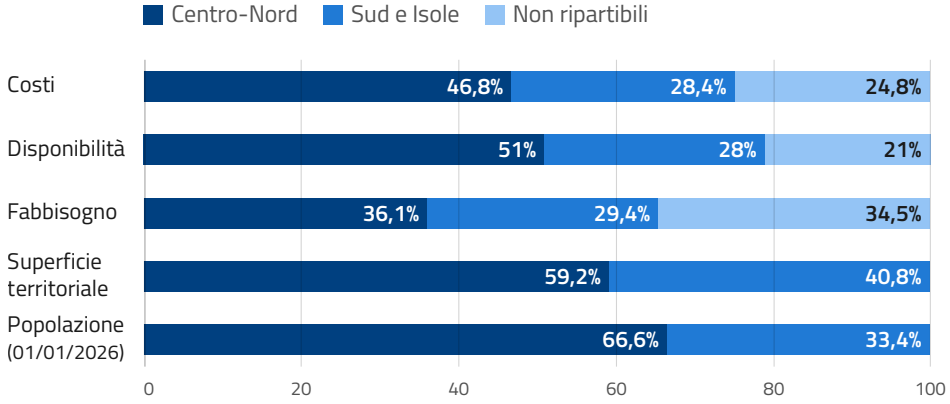


Non ripartibili: costi non ripartibili per macro area geografica.

Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

Grafico 22 **Composizione percentuale sul totale nazionale**

Valori percentuali



Non ripartibili: costi non ripartibili per macro area geografica.

Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

4.5

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

I DATI

88 %
lavori in corso sul totale contrattualizzati* al Centro-Nord

36 %
lavori in corso sul totale contrattualizzati* al Sud e Isole

* Lavori in corso o con contratto ma non ancora avviati

Centro-Nord (costo 141,856 miliardi)

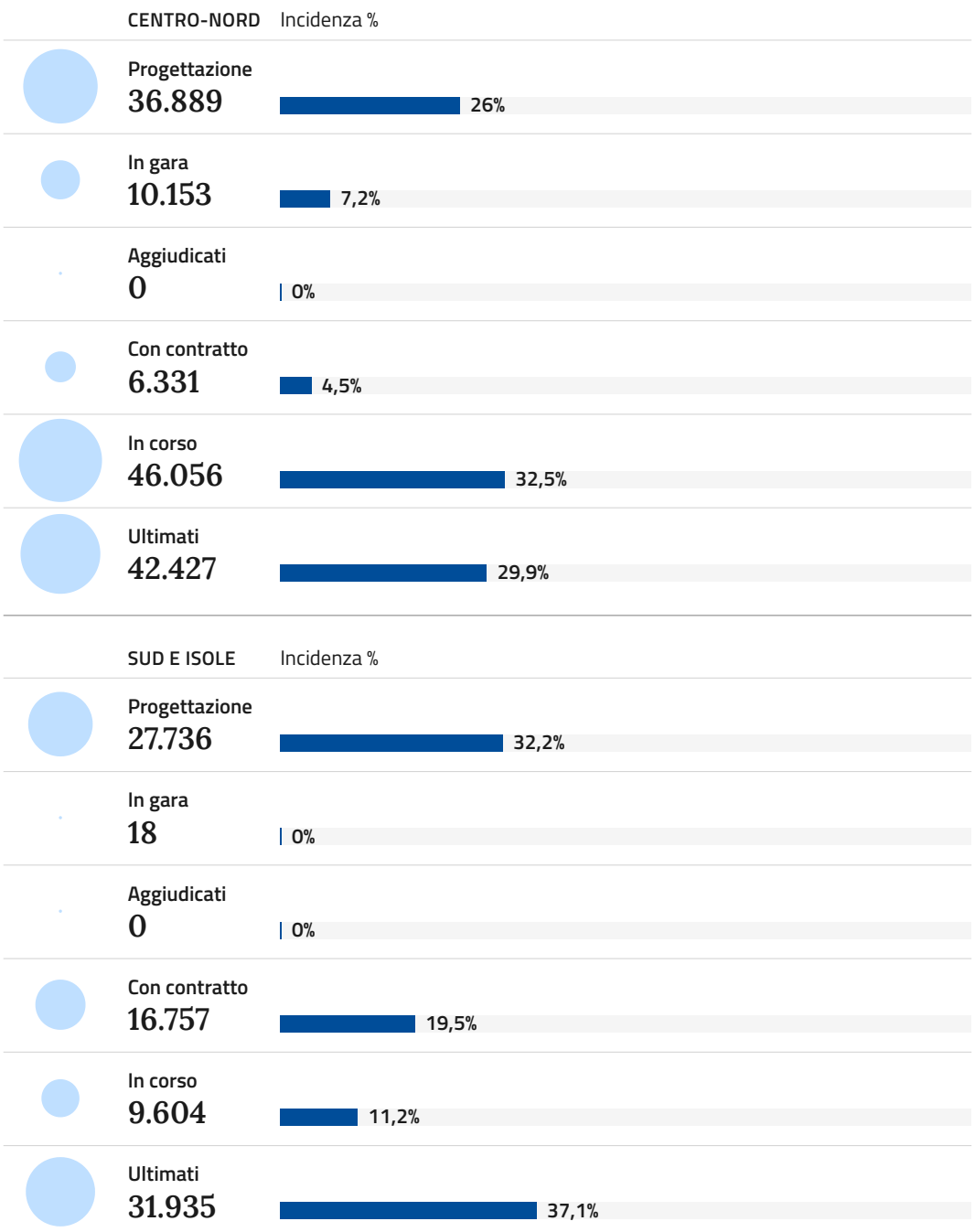
- 42,427 miliardi (39,158 miliardi a novembre 2025 e 37,403 miliardi ad agosto 2024), il 30%, i lavori ultimati;
- 46,056 miliardi (49,045 miliardi a novembre 2025 e 42,095 miliardi ad agosto 2024), il 32,5%, i lavori in corso;
- 6,331 miliardi (5,001 miliardi a novembre 2025 e 3,489 miliardi ad agosto 2024), il 4,5%, i lavori con contratto ma non ancora avviati;
- 10,153 miliardi (9,593 miliardi a novembre 2025 e 4,871 miliardi ad agosto 2024), il 7%, i lavori in gara o aggiudicati;
- 36,889 miliardi (33,159 miliardi a novembre 2025 e 40,473 miliardi ad agosto 2024), il 26%, i lavori in fase di progettazione da mandare in gara.

Sud e Isole (costo 86,050 miliardi)

- 31,935 miliardi (30,308 miliardi a novembre 2025 e 26,115 miliardi ad agosto 2024), il 37%, i lavori ultimati;
- 9,604 miliardi (7,904 miliardi a novembre 2025 e 10,573 miliardi ad agosto 2024), l'11%, i lavori in corso;
- 16,757 miliardi (14,423 miliardi a novembre 2025 e 15,287 miliardi ad agosto 2024), il 19,5%, i lavori con contratto ma non ancora avviati (13,532 miliardi sono relativi al Ponte sullo Stretto e 1,883 miliardi al nuovo collegamento ferroviario tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli);
- 0,018 miliardi (2,589 miliardi a novembre 2025 e 0,342 miliardi ad agosto 2024), lo 0,02%, i lavori in gara o aggiudicati;
- 27,736 miliardi (45,976 miliardi a novembre 2025 e 40,231 miliardi ad agosto 2024), il 32%, i lavori in fase di progettazione da mandare in gara.

Grafico 23 **Costi per stato di avanzamento e per ambito territoriale**

Importi in milioni di euro



Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

5

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

5.1 Il mercato delle opere pubbliche

I DATI

52 mld
l'importo dei bandi tra gennaio e agosto 2026 (-4,4% rispetto allo stesso periodo del 2025)

30 mld
l'importo delle aggiudicazioni tra gennaio e agosto 2026 (-35,4% rispetto allo stesso periodo del 2025)

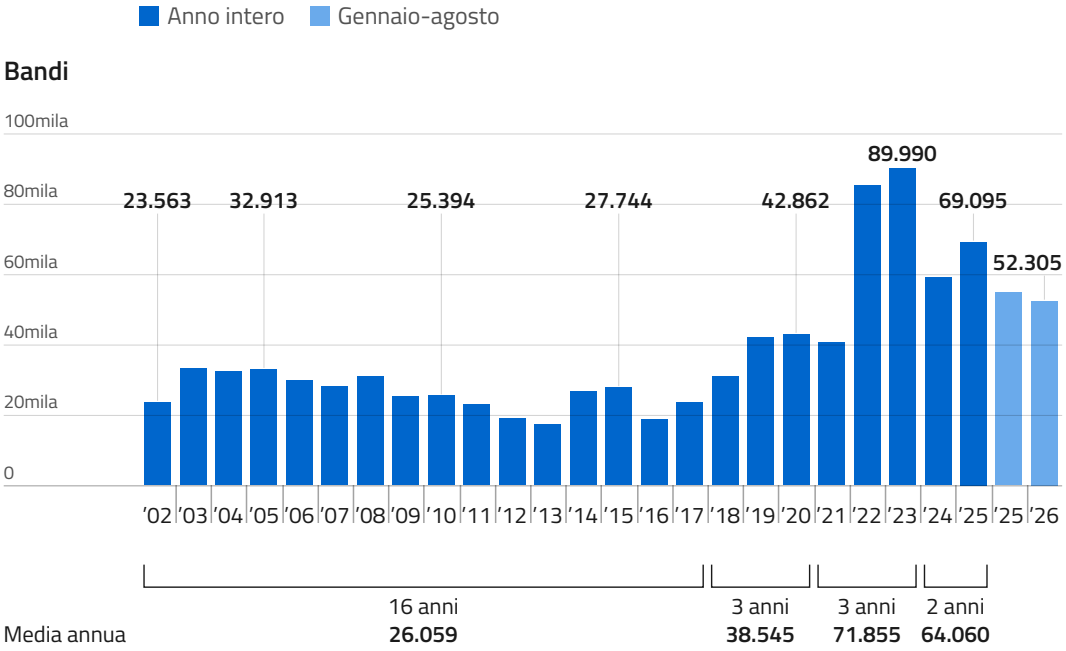
Il nuovo quadro della domanda di opere pubbliche in Italia fa emergere le seguenti evidenze.

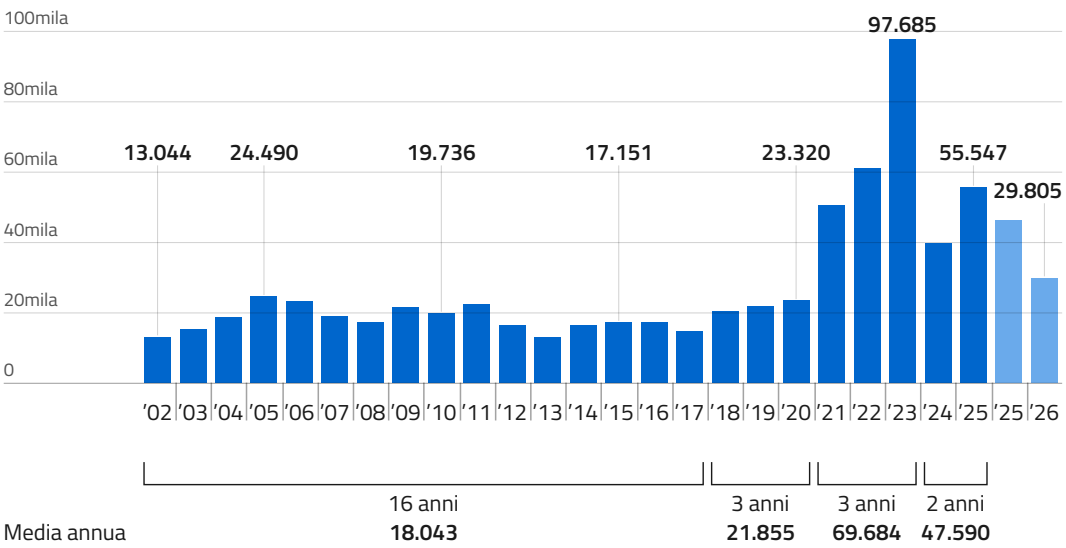
Con riguardo ai **bandi**, nei primi otto mesi del 2026 si osserva una crescita del 6% delle procedure e una nuova flessione degli importi (-4,4% rispetto allo stesso periodo del 2025). Va però detto che tale calo degli importi è da attribuire esclusivamente alla presenza nei bandi del 2025 della concessione per la gestione dell'autostrada A22 Brennero-Modena (indetta a gennaio 2025 e attualmente in corso di negoziazione), del valore di 10,3 miliardi. Escludendo dal calcolo il valore di questo bando (incluso nel monitoraggio 2025 e non più nel 2026), il valore dei bandi riferiti a tutte le altre opere pubbliche registrerebbe nel 2026 una crescita del 18%. Il livello degli importi rilevati nell'anno in corso resta quindi elevato e superiore a tutti i valori annui dei 20 anni precedenti la fase espansiva post pandemia, spinta dalla programmazione PNRR.

Di seguito sono presentate le principali dinamiche per sistema di realizzazione dei lavori:

- **Appalti di sola esecuzione**: il numero di nuove procedure in gara cresce del 2% (passando da 12.163 a 12.444) e l'importo aumenta del 28%, passando da 16 a 20 miliardi. Oltre un quarto del valore in gara è riconducibile ai lavori indetti da Enel e Snam per il potenziamento e la manutenzione delle reti di distribuzione dell'energia elettrica e del gas (circa 3,4 miliardi), nonché alla realizzazione di due grandi opere prioritarie e strategiche: il collegamento stradale Cisterna-Valmontone (1,1 miliardi suddivisi in 14 lotti) e il Tunnel Subportuale Urbano di attraversamento della città di Genova (970 milioni relativi al lotto B).
- **Appalti integrati**: si registra una crescita degli importi, che passano da 7,9 a 12 miliardi di euro (+52%). Di questi, il 75% è legato ai programmi di manutenzione straordinaria dell'intera rete ferroviaria di RFI (circa 6,2 miliardi), e alla realizzazione di due grandi opere prioritarie e strategiche: la linea 2 della Metropolitana di Torino – tratta Rebaudengo-Politecnico (circa 1,5 miliardi) e il prolungamento della linea M5 a Monza (1,3 miliardi). Si riducono invece del 27% le procedure in gara (da 575 a 421 bandi).
- **Partenariato pubblico-privato (PPP)**: cresce il numero di procedure, che passano da 1.448 a 2.154 bandi (+49%). Questo incremento avviene nonostante l'incertezza generata dalla sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 5 febbraio 2026, che ha dichiarato incompatibile con il diritto UE il diritto di prelazione riconosciuto al promotore nel *project financing*. Si riduce il valore economico (da 20,4 a 9,8 miliardi, -52%) per effetto dell'importo raggiunto nel periodo di confronto, da attribuire esclusivamente alla concessione per la gestione dell'autostrada A22 Brennero-Modena (gara indetta a gennaio 2025 del valore stimato degli investimenti di 10,3 miliardi). Al netto di tale iniziativa il bilancio del PPP sarebbe in lieve calo (-3%) e il mercato complessivo risulterebbe in crescita (+18%).
- **Appalti di costruzione/manutenzione e gestione** (CMG): cresce il numero dei bandi (da 1.646 a 1.760 bandi, +7%) a fronte di una leggera flessione degli importi (da 10,5 a 10,1 miliardi, -4%).

Grafico 24 **Bandi e aggiudicazioni per anno e periodo – 2002-2026 (agosto)**
Importi in milioni di euro





Fonte: elaborazioni e dati Cresme Europa Servizi.

Con riguardo alle **aggiudicazioni** di importo superiore a 1 milione di euro, le principali dinamiche del periodo recente evidenziano:

- un *trend* complessivamente negativo per gli appalti di sola esecuzione (-29% il numero di contratti assegnati e -22% il valore economico) e per gli appalti integrati (-59% il numero; -27% l'importo);
- dinamiche diverse per numero e importo:
  - sia per i PPP, che fanno registrare una crescita del 90% nel numero, da 144 a 273 aggiudicazioni, e un calo del 65% degli importi, da 13,1 a 4,6 miliardi, con una riduzione da attribuire alla presenza nelle aggiudicazioni del 2025, e non più in quelle del 2026, di tre grandi iniziative di importo superiore al miliardo (il termovalorizzatore di Roma da 7,4 miliardi, il Servizio idrico integrato nell'ATO di Siracusa da 1,3 miliardi e il Servizio idrico integrato nell'ATO Ovest di Imperia da 1,1 miliardi); al netto di tali aggiudicazioni il bilancio degli importi di PPP aggiudicati sarebbe in crescita del 38,5%;
  - sia per gli appalti di costruzione/manutenzione e gestione di edifici e infrastrutture (+10% il numero e -21% l'importo).

5.2 I committenti delle infrastrutture strategiche e prioritarie

I DATI

72 %	11 %	10 %	7 %
Ferrovie, Anas e concessionari autostradali	Enti territoriali	Gestori locali di reti e infrastrutture	Amministrazioni centrali

Concentrando l'analisi sugli ultimi cinque anni e otto mesi (da gennaio 2021 ad agosto 2026, periodo post-pandemico caratterizzato dalla programmazione PNRR) l'impatto economico delle infrastrutture strategiche e prioritarie — misurato sulle aggiudicazioni di importo superiore a 1 milione di euro — è **del 25% del mercato complessivo**, incidendo per 82,5 miliardi di euro su un valore totale di 334 miliardi.

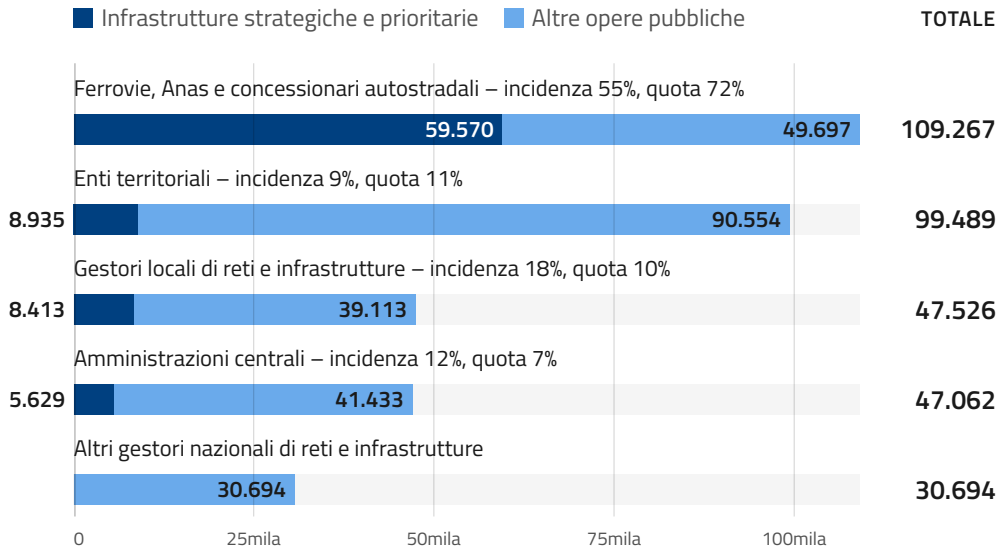
Dall'aggregazione di questi 82,5 miliardi per gruppi omogenei di committenti emerge una forte concentrazione in capo ai gestori nazionali

delle reti ferroviaria e stradale, che assorbono il 72% della spesa (circa 60 miliardi). Seguono gli enti territoriali con l'11% (8,9 miliardi), i gestori locali di reti e infrastrutture con il 10% (8,4 miliardi, riconducibili principalmente ai gestori di reti di trasporto ferroviario, metropolitano e tranviario) e, infine, le amministrazioni centrali con il 7% (5,6 miliardi).

Per le altre opere pubbliche (pari a 251,5 miliardi) si osserva invece una maggiore concentrazione della spesa in capo agli enti territoriali, che assorbono il 36% (oltre 90 miliardi). Il resto del mercato è così ripartito: 20% (circa 50 miliardi) ai gestori nazionali delle reti ferroviaria e stradale; 16% (41 miliardi) alle amministrazioni centrali, ambito in cui rientrano, tra le altre, le aggiudicazioni di Infratel per la transizione digitale e di Consip per gli acquisti centralizzati di lavori e servizi per la gestione e la manutenzione edile e impiantistica di edifici pubblici e impianti di pubblica illuminazione; 16% (39 miliardi) ai gestori locali di reti e infrastrutture, dove oltre la metà della spesa riguarda il potenziamento, la manutenzione e gestione delle infrastrutture idriche; 12% (poco meno di 31 miliardi) agli altri gestori nazionali di reti e infra-

Grafico 25 **Importi aggiudicazioni per tipo committente, 2021-2026 (agosto)**

Importi in milioni di euro



Incidenza: peso delle infrastrutture strategiche e prioritarie sugli importi aggiudicati da ciascun tipo di committente (25% sul totale). Quota: ripartizione per tipo di committente degli importi delle infrastrutture strategiche e prioritarie.

Fonte: elaborazioni e dati Cresme Europa Servizi.

strutture. Per quest'ultimo raggruppamento risultano determinanti le aggiudicazioni di Enel e Terna (circa 26 miliardi) legate agli investimenti per accelerare la transizione e l'autonomia energetica strategica del Paese, necessaria anche per far fronte all'aumento dei consumi trainato dall'intelligenza artificiale, *data center* ed elettrificazione dei trasporti.

5.3 La distribuzione territoriale delle infrastrutture strategiche e prioritarie

I DATI

25%
quota delle infrastrutture strategiche e prioritarie sul mercato totale delle opere pubbliche

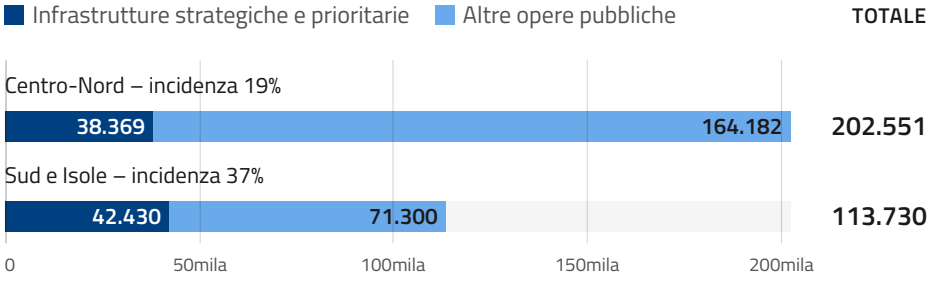
19%
al Centro-Nord

37%
al Sud e nelle Isole

Dall'aggregazione delle aggiudicazioni oggetto di approfondimento per area geografica — considerando che una parte residua non è direttamente riconducibile a una singola area geografica — l'ultimo monitoraggio evidenzia, per le infrastrutture strategiche e prioritarie, il sorpasso di misura del Sud e delle Isole sul Centro-Nord in termini di importi: il

Grafico 26 **Importi aggiudicazioni per macro area geografica, 2021-2026 (agosto)**

Importi in milioni di euro



Incidenza: peso delle infrastrutture strategiche e prioritarie sugli importi aggiudicati nella macro area.
Non sono rappresentati gli importi non ripartibili per macro area geografica:
totale 17.757, opere strategiche e prioritarie 1.748, altre opere 16.009.
Fonte: elaborazioni e dati Cresme Europa Servizi.

51% si concentra al Sud e nelle Isole (circa 42,4 miliardi di euro) contro il 47% del Centro-Nord (circa 38,4 miliardi). Il restante 2% fa capo ai programmi di interventi diffusi sul territorio (circa 1,7 miliardi).

Questo risultato è determinato dalle aggiudicazioni registrate nei primi otto mesi del 2026, pari a circa 7,9 miliardi così distribuiti: 6,2 miliardi al Sud e nelle Isole, destinati a infrastrutture strategiche tra le quali si evidenziano, per volume economico, la Galleria Santomarco della nuova linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria (sebbene l'aggiudicazione sia intervenuta ad agosto 2025, la formale comunicazione dell'esito della gara è avvenuta tramite l'avviso di aggiudicazione pubblicato nella GUUE S05 del 2026, con cui è stata resa nota anche la data di firma del contratto, avvenuta in data 18 dicembre 2025), il collegamento ferroviario Napoli stazione di Vittorio-Casoria stazione Afragola, il tratto Sibari-Rossano della SS 106 Jonica e l'ampliamento del sistema tram della città di Palermo, tratte E1, E2 sud e F e sistemazione di due parcheggi di interscambio Mongibello e Galatea; i restanti 1,7 miliardi al Centro-Nord, riconducibili a grandi interventi tra cui il lotto B del Tunnel Subportuale Urbano di attraversamento della città di Genova, le opere relative alla fase B della nuova Diga foranea di Genova e l'ammodernamento della SS 45 della Val Trebbia nel tratto Cernusca-Rivergaro.

Al contrario, la distribuzione territoriale della spesa per le altre opere pubbliche conferma una marcata concentrazione al Centro-Nord, con una quota del 65% (164,182 miliardi) a fronte del 28% localizzato al Sud e nelle Isole (71,3 miliardi) e del 6% destinato a programmi di interventi diffusi sul territorio (circa 16 miliardi).

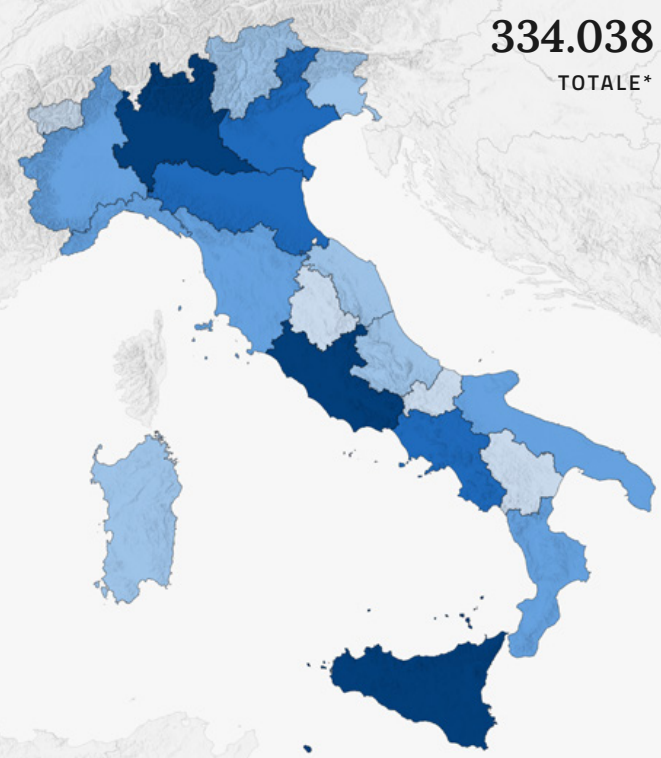
Di seguito si riportano le mappe dei mercati regionali e i principali dati per macro area geografica in relazione all'intero mercato delle opere pubbliche e al mercato delle infrastrutture strategiche e prioritarie.

Grafico 27 **Importi delle aggiudicazioni delle opere pubbliche per regione, 2021-2026 (agosto)**

Importi in milioni di euro

0 5.000 10.000 20.000 30.000 35.948

Regioni	Importi
Abruzzo	6.464
Basilicata	2.668
Calabria	13.438
Campania	27.104
Emilia-Romagna	24.811
Friuli-Venezia Giulia	5.042
Lazio	34.400
Liguria	14.061
Lombardia	35.948
Marche	9.051
Molise	1.106
Piemonte	18.485
Puglia	18.089
Sardegna	7.802
Sicilia	31.728
Toscana	14.314
Trentino-Alto Adige	8.788
Umbria	3.049
Valle d'Aosta	1.000
Veneto	20.384



334.038
TOTALE*

* Il totale comprende gli importi non ripartibili per regione (36.306 milioni).

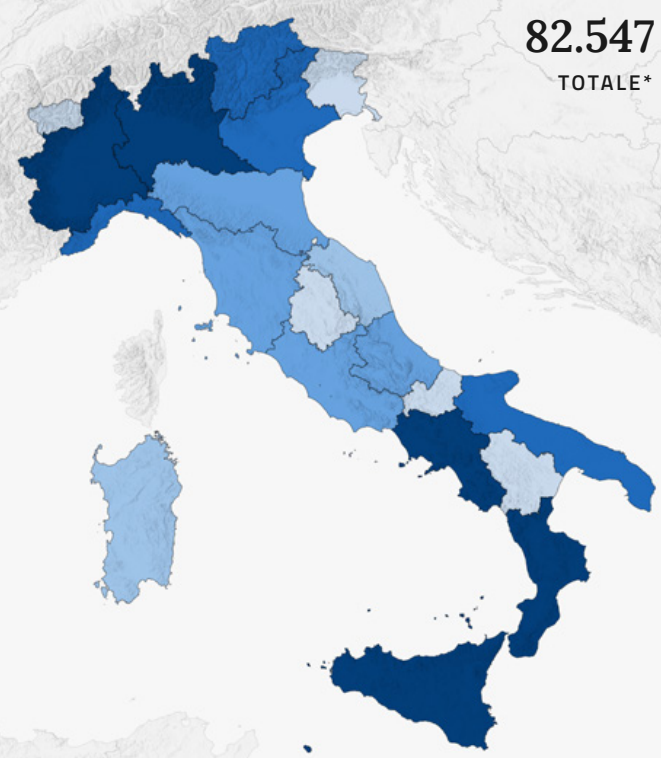
Fonte: elaborazioni e dati Cresme Europa Servizi.

Grafico 28 **Importi delle aggiudicazioni delle opere strategiche e prioritarie per regione, 2021-2026 (agosto)**

Importi in milioni di euro

0 1.000 2.000 4.000 6.000 14.263

Regioni	Importi
Abruzzo	2.370
Basilicata	804
Calabria	6.823
Campania	10.483
Emilia-Romagna	2.022
Friuli-Venezia Giulia	573
Lazio	3.021
Liguria	4.212
Lombardia	6.038
Marche	1.938
Molise	230
Piemonte	6.271
Puglia	4.900
Sardegna	1.553
Sicilia	14.263
Toscana	3.177
Trentino-Alto Adige	4.225
Umbria	595
Valle d'Aosta	195
Veneto	4.347

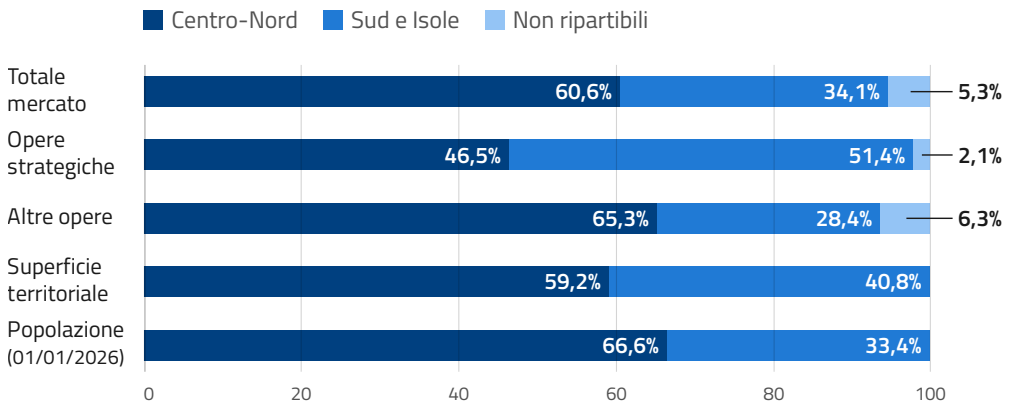


* Il totale comprende gli importi non ripartibili per regione (4.507 milioni).

Fonte: elaborazioni e dati Cresme Europa Servizi.

Grafico 29 **Composizione percentuale sul totale nazionale**

Valori percentuali



Non ripartibili: importi non ripartibili per macro area geografica.

Fonte: elaborazioni e dati Cresme Europa Servizi.

FOCUS

Le infrastrutture strategiche digitali

Lo stato di attuazione al 31 agosto 2026

1 Il quadro d'insieme

Le infrastrutture digitali sono oggetto, in misura crescente, di politiche nazionali ed europee di sovranità tecnologica e di sicurezza economica (v. *supra*, par. 1.6). Allo stato, esse non risultano qualificate come infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale ai sensi dell'art. 39 del decreto legislativo n. 36 del 2023 né inserite negli strumenti di programmazione delle infrastrutture strategiche. La disposizione non delimita la qualificazione per settori: questa è operata con delibera del Consiglio dei ministri in considerazione del rendimento infrastrutturale, dei costi, degli obiettivi e dei tempi di realizzazione dell'opera, e tra i criteri di rendimento indicati nel DPIS figurano la garanzia della sicurezza strategica, il contenimento dei costi dell'approvvigionamento energetico e l'adeguamento alla rete europea delle infrastrutture (v. *supra*, par. 1.2). Tali criteri appaiono astrattamente pertinenti anche per le infrastrutture digitali. Il regime dell'art. 39 è tuttavia calibrato sulle opere a committenza o regia pubblica e risulterebbe appropriato soprattutto per le componenti a regia pubblica, quali le infrastrutture digitali della pubblica amministrazione, il supercalcolo e le reti nelle aree a fallimento di mercato (v. *supra*, par. 1.6).

Per i grandi programmi privati di investimento il legislatore ha previsto un percorso distinto. Il Ministero delle imprese e del made in Italy dà conto di programmi di investimento relativi a infrastrutture *cloud* e *data center* dichiarati di interesse strategico nazionale ovvero di preminente interesse strategico nazionale ai sensi dell'art. 13 del decreto-legge n. 104 del 2023. La disposizione riguarda programmi di valore non inferiore a

un miliardo di euro e prevede la nomina di un commissario straordinario e il rilascio di un'autorizzazione unica. Si tratta di una base normativa distinta dall'art. 39 del Codice dei contratti pubblici, che ne riproduce taluni effetti con tecniche proprie e concorre all'estensione della nozione di strategicità descritta nel par. 1.6.

In questa prospettiva, il riferimento alle infrastrutture digitali non riguarda soltanto le reti di comunicazione elettronica ad altissima capacità, ma si estende alle infrastrutture fisiche e tecnologiche necessarie alla circolazione, conservazione, elaborazione e valorizzazione dei dati: *cloud* pubblico, piattaforme di supercalcolo, sistemi HPC, infrastrutture *edge*, *quantum computing* e centri di elaborazione dati, inclusi quelli destinati a sostenere applicazioni di intelligenza artificiale. Tali infrastrutture svolgono una funzione abilitante rispetto a una pluralità di obiettivi pubblici: digitalizzazione della pubblica amministrazione, continuità dei servizi essenziali, sicurezza cibernetica, autonomia tecnologica, competitività industriale, ricerca scientifica, transizione energetica e capacità del Paese di partecipare alle catene europee del valore digitale.

Non ogni rete, piattaforma o centro dati assume di per sé rilievo strategico nazionale. Tale rilievo può emergere quando l'intervento presenti dimensione, localizzazione, capacità computazionale, livello di sicurezza, impatto sui servizi pubblici o sulle filiere produttive, fabbisogno energetico e grado di integrazione con le strategie europee tali da incidere sull'interesse generale del Paese, anche sotto il profilo della sovranità digitale, della sicurezza economica e della resilienza nazionale.

Fatta questa premessa, nel presente Focus, avente natura sperimentale in ragione della sua non immediata riconducibilità ai tradizionali contenuti dei rapporti sulle infrastrutture strategiche e prioritarie, sono sinteticamente illustrati i principali investimenti programmati dal 2021 al 31 agosto 2026 che rispondono alle strategie banda ultra-larga e attrazione degli investimenti esteri per la realizzazione di centri di elaborazione dati (*data center*).

La nuova "Strategia Nazionale per la Banda Ultra Larga", approvata il 25 maggio 2021 dal Comitato interministeriale per la transizione digitale (CITD), definisce le azioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale indicati dalla Commissione europea nel 2016 e nel 2021. L'obiettivo concreto della Strategia, così come indicato nel PNRR, è di portare la connettività a 1 Gbit/s su tutto il territorio nazionale entro il 2026, in anticipo rispetto agli obiettivi europei fissati al 2030. La Strategia si compone, quindi, di sette interventi, due dei quali già in corso e previ-

sti dalla Strategia del 2015 (Piano aree bianche e Piano voucher) e cinque Piani approvati dal Consiglio dei ministri il 29 aprile 2021 nel PNRR. Questi ultimi sono: Piano "Italia a 1 Giga"; Piano "Italia 5G"; Piano "Scuole connesse"; Piano "Sanità connessa"; Piano "Collegamento isole minori".

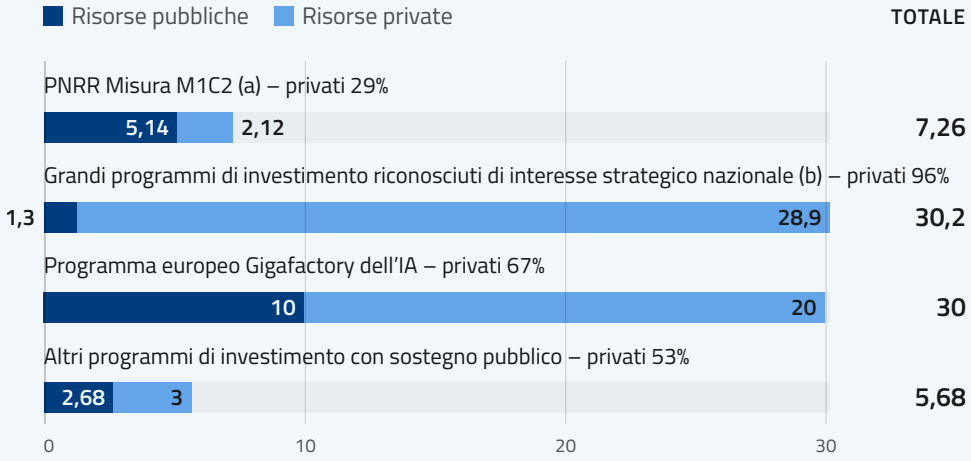
La "Strategia per l'attrazione in Italia degli investimenti industriali in Centri Dati (Data Center)", presentata a novembre 2025, è il documento programmatico ufficiale guidato dal Ministero delle Imprese e del *Made in Italy* (MIMIT), in stretta collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), il Ministero dell'Università e della Ricerca (MUR) e il Dipartimento per la Trasformazione Digitale (DTD) della Presidenza del Consiglio dei ministri. Tale documento costituisce un testo di indirizzo essenziale per orientare lo sviluppo e la distribuzione delle infrastrutture digitali strategiche sul territorio e mira a favorire la nascita di un ecosistema competitivo per i *data center*. Il documento punta, altresì, a promuovere la posizione dell'Italia come *hub* di investimenti per il settore, garantendo una localizzazione equilibrata e sostenibile, in linea con le caratteristiche e le esigenze delle diverse aree del Paese. Rispondono a tale strategia, tra gli altri, otto grandi programmi di investimento esteri superiori al miliardo di euro dichiarati, al 31 agosto 2026, di preminente interesse strategico nazionale ai sensi dell'art. 13 del D.L. 104/2023.

Il complesso degli interventi monitorati nel presente Focus sperimentale mobilita risorse per circa 73 miliardi di euro (43 miliardi sul territorio italiano e 30 miliardi a livello europeo), dei quali circa 19 miliardi di risorse pubbliche (fondi nazionali e regionali e risorse UE) e circa 54 miliardi a carico degli investitori privati beneficiari di agevolazioni.

Grafico 30 **Quadro d'insieme delle risorse al 31 agosto 2026**

Importi in miliardi di euro

TOTALE RISORSE
73,14
TOTALE



(a) submisure Italia a 1 Giga, Italia 5G, Sanità connessa, Scuole connesse, Collegamento isole minori e Fondo nazionale connettività.

(b) Risorse pubbliche relative al solo grande progetto "Vulcan Project – Silicon Box". È stata attribuita a carico degli investitori privati beneficiari di agevolazioni la differenza degli investimenti previsti.

Risorse pubbliche 19,11 miliardi, risorse private 54,02 miliardi (74% del totale); privati: quota delle risorse private sul totale di ciascun programma.

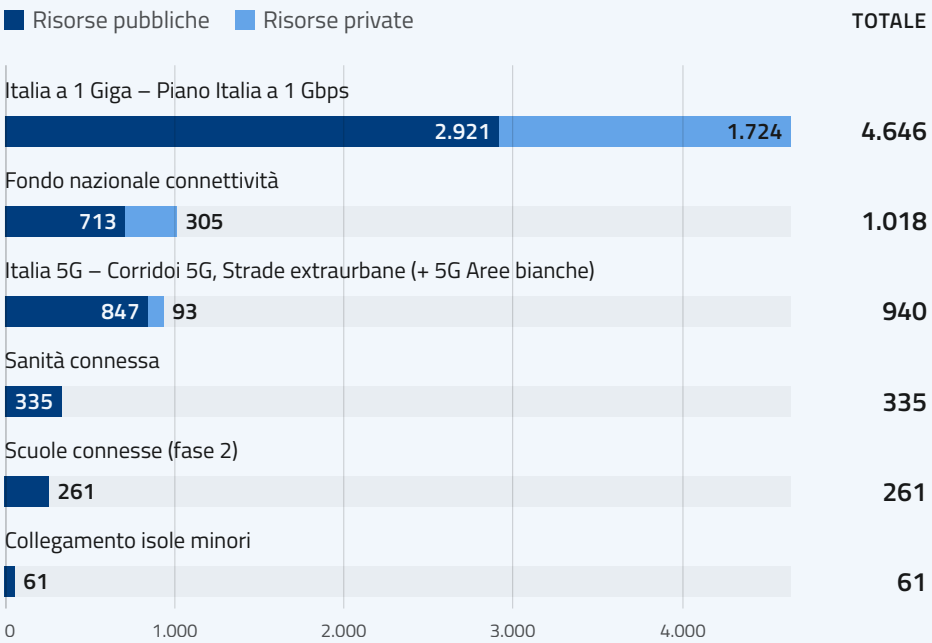
Fonte: elaborazione Cresme Europa Servizi su fonti varie.

2 Gli investimenti PNRR per le connessioni internet veloci (banda ultra-larga e 5G)

Nell'ambito degli investimenti PNRR (misura M1C2 Digitalizzazione, innovazione e competitività nel sistema produttivo), in base ai dati presenti nel sistema ReGiS aggiornati all'11 settembre 2026, sono presenti 6 submisure relative alla realizzazione di infrastrutture per telecomunicazioni che mobilitano un ammontare complessivo di risorse pari a circa 7,3 miliardi, dei quali il 29% (circa 2,1 miliardi) relativo a capitali privati.
Nello specifico, si tratta di investimenti che vedono come amministrazione titolare la Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento trasformazione digitale, e come soggetti attuatori Infratel (per i Piani Italia a 1 Giga e Italia 5G, Sanità connessa, Scuole connesse e Collegamento isole minori) e Invitalia (per il Fondo nazionale connettività, istituito con decisione di esecuzione del Consiglio ECOFIN del 27 no-

Grafico 31 **PNRR – Misura M1C2 Digitalizzazione, innovazione e competitività nel sistema produttivo – Quadro delle risorse**

Importi in milioni di euro



Fonte: elaborazione Cresme Europa Servizi su dati ReGis.

vembre 2025 in sede di revisione del PNRR). Tali interventi sono volti ad accelerare lo sviluppo della connettività ad alte prestazioni in tutto il Paese e a rilanciare il settore delle telecomunicazioni, come previsto dalla nuova Strategia Nazionale per la Banda Ultra Larga.

Italia a 1 Giga – Piano Italia a 1 Gbps

PERIODO	2022 – 2028
SOGGETTO ATTUATORE	Infratel
RISORSE	4.646 milioni di euro | **PUBBLICHE** 2.921 (PNRR) | **PRIVATE** 1.724 (37%)

Il Piano "Italia a 1 Giga" mira a fornire connettività ad almeno 1 Gbit/s in *download* e 200 Mbit/s in *upload* alle unità immobiliari che, a seguito delle attività di mappatura — eseguite da Infratel Italia nel corso del 2021 — sono risultate non coperte da almeno una rete in grado di fornire velocità di connessione in *download* pari o superiori a 300 Mbit/s. Le risorse a disposizione del piano ammontano a 4,646 miliardi di cui 2,921 di finanziamento PNRR. La quasi totalità delle risorse pubbliche (2,857 miliardi su 2,921 miliardi totali, la differenza pari a circa 64 milioni resta in capo a Infratel per le attività di pianificazione, selezione degli operatori, controllo in fase esecuzione e rendicontazione) è stata assegnata, tramite bando di gara gestito da Infratel in qualità di soggetto attuatore, a 2 operatori economici (RTI TIM S.p.A.-FiberCop S.p.A. e Open Fiber S.p.A.); il 26 maggio 2022 e il 29 luglio 2022 sono stati firmati i contratti per l'avvio dei lavori. Il progetto di investimento, in sintesi, prevede la concessione di un contributo pubblico massimo di 2,857 miliardi di euro a favore degli operatori economici aggiudicatari, che affiancherà un apporto di capitale privato fino a 1,724 miliardi di euro, pari al 38% dell'investimento complessivo (4,582 miliardi). I civici coinvolti nella misura sono quasi 7 milioni in tutta Italia, suddivisi in 15 lotti geografici. Al 31 agosto 2026 risulta raggiunto il *target* PNRR di 2.692.905 civici connessi.

Fondo nazionale connettività

PERIODO 2026 – 2030
SOGGETTO ATTUATORE Invitalia
RISORSE 1.018 milioni di euro | **PUBBLICHE** 713 (PNRR) | **PRIVATE** 305 (30%)

Il Fondo nazionale connettività (istituito con decisione di esecuzione del Consiglio ECOFIN del 27 novembre 2025 in sede di revisione del PNRR) mette a disposizione 712,5 milioni di euro di risorse PNRR a favore degli operatori delle telecomunicazioni per la realizzazione di reti a banda ultra-larga capaci di erogare servizi con velocità di almeno 1 Gbit/s in *download* e 200 Mbit/s in *upload*. Tali risorse sono state assegnate, tramite bando di gara gestito da Invitalia come soggetto attuatore, a un solo operatore (FiberCop S.p.A.) il 25 giugno 2026. Il progetto di investimento, in sintesi, prevede la concessione di un contributo pubblico massimo di 712,5 milioni di euro a favore di FiberCop, che affiancherà un apporto di capitale privato fino a 305 milioni di euro. Le risorse saranno destinate alla realizzazione di infrastrutture di rete fissa ad alte prestazioni, in grado di garantire entro giugno 2030 la copertura di oltre 477.000 numeri civici sull'intero territorio nazionale, distribuiti su sette lotti geografici. Le nuove infrastrutture contribuiranno ad accelerare la diffusione delle reti a banda ultra-larga, favorendo il completamento della copertura Gigabit del Paese e sostenendo la competitività del sistema economico, oltre alla trasformazione digitale di cittadini, imprese e pubbliche amministrazioni. Le reti dovranno assicurare velocità di connessione di almeno 1 Gbit/s in *download* e 200 Mbit/s in *upload* anche nelle ore di maggiore traffico.

Italia 5G – Corridoi 5G, Strade extraurbane (+ 5G Aree bianche)

PERIODO 2022 – 2028
SOGGETTO ATTUATORE Infratel
RISORSE 940 milioni di euro | **PUBBLICHE** 847 (PNRR) | **PRIVATE** 93 (10%)

Il Piano Italia 5G ha l'obiettivo di incentivare la diffusione di reti mobili 5G nelle aree a fallimento di mercato — cosiddette aree bianche — al fine di soddisfare il fabbisogno di connettività mobile di cittadini, imprese e pubbliche amministrazioni. Il Piano si compone di due interventi denominati "*backhauling*" e "densificazione". Le risorse a disposizione del piano ammontano a circa 940 milioni di cui 847 di finanziamento PNRR. La quasi totalità delle risorse pubbliche (802 milioni su 847 milioni totali, la differenza pari a 45 milioni resta in capo a Infratel per le attività di pianificazione, selezione degli operatori, controllo in fase esecuzione e rendiconta-

zione) è stata assegnata, tramite bando di gara gestito da Infratel in qualità di soggetto attuatore, a 2 operatori economici (RTI TIM S.p.A. con FiberCop S.p.A. e RTI composto da INWIT S.p.A., TIM S.p.A. e Vodafone S.p.A.).

In particolare per l'intervento "***backhauling***", che prevede di rilegare in fibra ottica oltre 8 mila stazioni radio base esistenti, sono previsti 625 milioni di cui 559 di finanziamento PNRR. Le risorse pubbliche sono state assegnate tramite bando, suddiviso in 6 lotti territoriali, al RTI TIM S.p.A. con FiberCop S.p.A. che affiancherà un apporto di capitale privato fino a 66 milioni di euro (10,6%). Al 31 agosto 2026 risulta raggiunto il *target* PNRR di: 1.400 kmq di aree bianche con copertura 5G abilitata; 12.600 km di corridoi di trasporto e strade extraurbane abilitate alla copertura 5G.

Per l'intervento "**densificazione**", che prevede di realizzare nuove stazioni radio base 5G in aree bianche del Paese, sono previsti 270 milioni di cui 243 di finanziamento PNRR. Le risorse pubbliche sono state assegnate tramite bando, suddiviso in 6 lotti territoriali, al RTI composto da INWIT S.p.A., TIM S.p.A. e Vodafone S.p.A. che affiancherà un apporto di capitale privato fino a 27 milioni di euro (10%). Al 31 agosto 2026 risulta raggiunto il *target* PNRR di 500 kmq di aree bianche con copertura 5G abilitata.

Sanità connessa

PERIODO	2022 – 2028
SOGGETTO ATTUATORE	Infratel
RISORSE	335 milioni di euro | **PUBBLICHE** 335 (PNRR)

Il Piano Sanità Connessa mira a garantire la connettività con velocità simmetriche di almeno 1 Gbps e fino a 10 Gbps alle strutture del servizio sanitario pubblico, dagli ambulatori agli ospedali, per un totale di 8.700 strutture. Le risorse a disposizione del piano ammontano a 335 milioni di finanziamento PNRR. Il Piano è suddiviso in 8 lotti ed è stato assegnato, a seguito di un bando gestito da Infratel come soggetto attuatore, a tre operatori economici (Vodafone S.p.A., TIM S.p.A. e Fastweb S.p.A.) nel mese di giugno 2022. Al 31 agosto 2026 risulta raggiunto il *target* PNRR di 8.700 strutture sanitarie attive.

Scuole connesse

PERIODO 2022 – 2028 (fase 2)
SOGGETTO ATTUATORE Infratel
RISORSE 261 milioni di euro | **PUBBLICHE** 261 (PNRR)

Il Piano Scuole connesse, fase 2 (la prima fase, avviata nel 2020, è finanziata con risorse FSC 2014-2020), prevede interventi per connettere, con velocità simmetriche di almeno 1 Gbps, quasi 10 mila sedi scolastiche di tutto il territorio italiano. Le risorse a disposizione del piano ammontano a 261 milioni di finanziamento PNRR. Il Piano è suddiviso in 8 lotti ed è stato assegnato, a seguito di un bando gestito da Infratel come soggetto attuatore, a tre operatori economici (TIM S.p.A., Intred S.p.A. e Fastweb S.p.A.) nel mese di giugno 2022. Al 31 agosto 2026 risulta raggiunto il *target* PNRR di 9.000 scuole attivate.

Collegamento isole minori

PERIODO 2021 – 2026
SOGGETTO ATTUATORE Infratel
RISORSE 61 milioni di euro | **PUBBLICHE** 61 (PNRR)

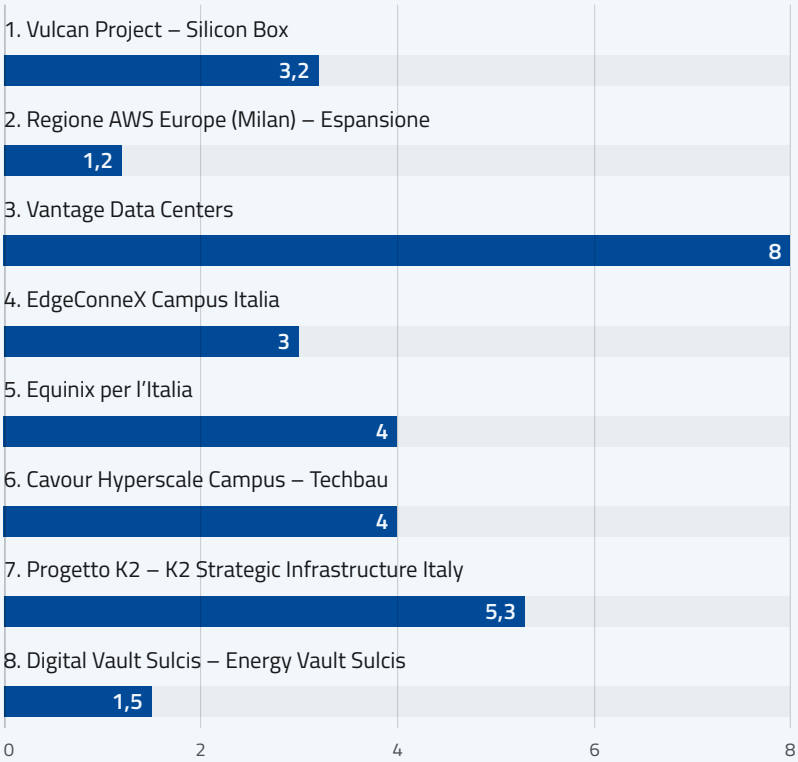
L'obiettivo del Piano Collegamento isole minori consiste nel portare la connessione internet ultraveloce alle isole minori italiane, prevedendo la progettazione, la fornitura e posa in opera dei cavi sottomarini in fibra ottica e relativa manutenzione. Le risorse a disposizione del piano ammontano a 60,5 milioni di finanziamento PNRR. Il Piano è stato assegnato, a seguito di un bando gestito da Infratel come soggetto attuatore, all'operatore economico Elettra TLC nel mese di aprile 2022. Al 31 agosto 2026 risulta raggiunto il *target* PNRR di 818 tratte connesse.

3 I grandi programmi di investimento riconosciuti di interesse strategico nazionale

Tra i grandi programmi di investimento per i quali è stato dichiarato il preminente interesse strategico nazionale ai sensi dell'art. 13 del D.L. 104/2023, al 31 agosto 2026 rientrano otto progetti volti alla realizzazione di infrastrutture strategiche per la connettività digitale (*data center* e una fabbrica di microchip) che mobilitano un ammontare complessivo di risorse pari a circa 30 miliardi. Tali programmi rientrano tra gli interventi previsti dalla "Strategia per l'attrazione in Italia degli investimenti industriali in Centri Dati (Data Center)".

Grafico 32 **I grandi programmi di investimento riconosciuti di interesse strategico nazionale – Quadro delle risorse**

Importi in miliardi di euro



Fonte: elaborazione Cresme Europa Servizi su dati Ministero delle Imprese e del *Made in Italy* (MIMIT) e altre fonti.

Nello specifico si tratta di programmi di investimento di importo superiore al miliardo, promossi dall'industria, volti a favorire la nascita di un ecosistema competitivo di *data center* distribuito sul territorio nazionale, come previsto dalla "Strategia per l'attrazione in Italia degli investimenti industriali in Centri Dati (Data Center)".

1. Vulcan Project – Silicon Box

LOCALIZZAZIONE Novara (Piemonte)
INTERESSE STRATEGICO dal 27 settembre 2024
INVESTIMENTO 3,2 miliardi di euro | **RISORSE PUBBLICHE** 1,3 miliardi

Il programma "Vulcan Project – Silicon Box" è stato dichiarato di preminente interesse strategico nazionale ai sensi dell'art. 13 del D.L. 104/2023 con delibera del Consiglio dei ministri del 27 settembre 2024. Il 7 marzo 2025 è stato nominato Commissario straordinario il sindaco di Novara *pro tempore*, Alessandro Canelli. Il progetto d'investimento, del valore di 3,2 miliardi di euro (di cui 1,3 miliardi di euro di sostegno pubblico attraverso il Fondo per il settore istituito nell'ambito del Chips Act europeo) per oltre 1.600 posti di lavoro, consiste nella realizzazione della prima fabbrica europea di microchip di nuova generazione a Novara.

2. Regione AWS Europe (Milan) – Espansione

LOCALIZZAZIONE Rho, Pero e Zibido San Giacomo (Lombardia)
INTERESSE STRATEGICO dal 29 novembre 2024
ATTIVAZIONE 2029
INVESTIMENTO 1,2 miliardi di euro

Il programma "Regione AWS Europe (Milan) – Espansione" è stato dichiarato di preminente interesse strategico nazionale ai sensi dell'art. 13 del D.L. 104/2023 con delibera del Consiglio dei ministri del 29 novembre 2024. Il 21 marzo 2025 il prefetto Giorgio Zanzi è stato nominato Commissario straordinario. Il progetto d'investimento, del valore di 1,2 miliardi di euro per oltre 5.500 posti di lavoro, è finalizzato ad espandere l'infrastruttura *cloud* di Amazon Web Services (AWS) in Lombardia.

3. Vantage Data Centers

LOCALIZZAZIONE	Melegnano, Settimo Milanese, Cornaredo e Tavazzano con Villavesco (Lombardia)
INTERESSE STRATEGICO	dal 2 ottobre 2025, esteso il 4 giugno 2026
INVESTIMENTO	8 miliardi di euro

Il programma "Vantage Data Centers" è stato dichiarato di preminente interesse strategico nazionale ai sensi dell'art. 13 del D.L. 104/2023 con delibera del Consiglio dei ministri del 2 ottobre 2025. Il 1° aprile 2026 il prefetto Giorgio Zanzi è stato nominato Commissario straordinario per la realizzazione di tre siti produttivi da destinare a *data center* denominati MXP1 (nel comune di Melegnano), MXP2 (nel comune di Settimo Milanese) e MXP3 (nel comune di Cornaredo). Il 28 luglio 2026 l'incarico è stato esteso alla realizzazione di un campus di *data center* denominato MXP4, nel comune di Tavazzano con Villavesco in provincia di Lodi. Il costo dell'intero programma di investimento ammonta a circa 8 miliardi di euro.

4. EdgeConneX Campus Italia

LOCALIZZAZIONE	Opera, Pieve Emanuele/Fizzonasco e Bertonico (Lombardia)
INTERESSE STRATEGICO	dal 14 maggio 2026
ATTIVAZIONE	2031
INVESTIMENTO	3 miliardi di euro

Il programma "EdgeConneX Campus Italia" è stato dichiarato di preminente interesse strategico nazionale ai sensi dell'art. 13 del D.L. 104/2023 con delibera del Consiglio dei ministri del 14 maggio 2026. Al 31 agosto 2026 non risultava nominato il Commissario straordinario. Il progetto d'investimento, del valore di 3 miliardi di euro di investimenti diretti (con stime complessive e indotto fino a 5-6 miliardi di euro), consiste nella realizzazione di tre nuovi campus di *data center* situati tra la provincia di Lodi (comune di Bertonico) e l'area sud di Milano (comuni di Opera, Pieve Emanuele/Fizzonasco). La piena operatività è prevista entro il 2031.

5. Equinix per l'Italia

LOCALIZZAZIONE	Settimo Milanese e Cusago (Lombardia)
INTERESSE STRATEGICO	dal 23 luglio 2026
ATTIVAZIONE	2033
INVESTIMENTO	4 miliardi di euro

Il programma "Equinix per l'Italia" è stato dichiarato di preminente interesse strategico nazionale ai sensi dell'art. 13 del D.L. 104/2023 con delibera del Consiglio dei ministri del 23 luglio 2026. Al 31 agosto 2026 non risultava ancora nominato il Commissario straordinario. Il progetto d'investimento, del valore di 4 miliardi di euro per 500 posti di lavoro diretti e indiretti, consiste nella realizzazione di un nuovo maxipolo di sette *data center* (che si aggiungono alle strutture preesistenti gestite dall'azienda) nell'area metropolitana di Milano, tra Settimo Milanese e Cusago. La piena operatività è prevista entro il 2033.

6. Cavour Hyperscale Campus – Techbau

LOCALIZZAZIONE	Trino Vercellese (Piemonte)
INTERESSE STRATEGICO	dal 23 luglio 2026
ATTIVAZIONE	2028 (primo lotto)
INVESTIMENTO	4 miliardi di euro

Il programma "Cavour Hyperscale Campus – Techbau" è stato dichiarato di preminente interesse strategico nazionale ai sensi dell'art. 13 del D.L. 104/2023 con delibera del Consiglio dei ministri del 23 luglio 2026. Al 31 agosto 2026 non risultava ancora nominato il Commissario straordinario. Il progetto d'investimento, del valore di 4 miliardi di euro per circa 350 posti di lavoro altamente qualificati, ai quali si aggiungerà un indotto stimato in circa 1.000 occupati, consiste nella riconversione del sito industriale dell'*ex* centrale termoelettrica Galileo Ferraris (impianto dismesso nel 2013) di Trino Vercellese, in provincia di Vercelli, in un campus per l'elaborazione dei dati di rilevanza nazionale ed europea. L'entrata in funzione del primo lotto è prevista entro la fine del 2028.

7. Progetto K2 – K2 Strategic Infrastructure Italy

LOCALIZZAZIONE	Zibido San Giacomo e Lacchiarella (Lombardia)
INTERESSE STRATEGICO	dal 4 agosto 2026
ATTIVAZIONE	2031
INVESTIMENTO	5,3 miliardi di euro

Il programma "Progetto K2 – K2 Strategic Infrastructure Italy" è stato dichiarato di preminente interesse strategico nazionale ai sensi dell'art. 13 del D.L. 104/2023 con delibera del Consiglio dei ministri del 4 agosto 2026. Al 31 agosto 2026 non risultava ancora nominato il Commissario straordinario. Il progetto d'investimento, del valore di 5,3 miliardi di euro per circa 200 posti di lavoro diretti ad alta specializzazione, ai quali si aggiungeranno circa 1.300 unità nell'indotto permanente dedicate alle attività di gestione e manutenzione, consiste nella realizzazione di un campus *hyperscale* per *data center* di capacità complessiva fino a circa 400 MW nei Comuni di Zibido San Giacomo e Lacchiarella, nell'area metropolitana di Milano. La piena operatività è prevista entro il 2031.

8. Digital Vault Sulcis – Energy Vault Sulcis

LOCALIZZAZIONE	Nuraxi Figus, Gonnesa (Sardegna)
INTERESSE STRATEGICO	dal 4 agosto 2026
ATTIVAZIONE	2030
INVESTIMENTO	1,5 miliardi di euro

Il programma "Digital Vault Sulcis – Energy Vault Sulcis" è stato dichiarato di preminente interesse strategico nazionale ai sensi dell'art. 13 del D.L. 104/2023 con delibera del Consiglio dei ministri del 4 agosto 2026. Al 31 agosto 2026 non risultava ancora nominato il Commissario straordinario. Il progetto d'investimento, del valore di circa 1,5 miliardi di euro per circa 400 posti di lavoro annui tra occupazione diretta e indotto, consiste nella realizzazione, presso l'*ex* miniera di carbone di Monte Sinni a Nuraxi Figus (Gonnesa, Sud Sardegna), di un *data center* Edge AI integrato con infrastrutture per la produzione e l'accumulo di energia rinnovabile. La piena operatività è prevista entro il 2030.

4 Il programma europeo Gigafactory dell'IA

Il 30 luglio 2026 l'Unione Europea ha lanciato la gara per la realizzazione delle Gigafactory dell'IA per aumentare la capacità di calcolo dell'Europa e sbloccare oltre 30 miliardi di euro di investimenti.

Guidata dall'industria e sostenuta da finanziamenti UE e nazionali fino a 10 miliardi di euro, l'iniziativa dovrebbe sbloccare almeno 20 miliardi di euro di investimenti privati in tutta l'Unione. Amplierà la capacità di calcolo dell'IA in Europa e consentirà alle *start-up*, alle *scale-up*, alle piccole e medie imprese, all'industria, al mondo accademico e alle autorità pubbliche di accedere a infrastrutture per la formazione, l'inferenza e la messa a punto di modelli avanzati di IA di frontiera.

In base a quanto riportato nel comunicato della UE di lancio dell'iniziativa, le Gigafactory di IA combineranno processori di IA avanzati, *stack* di *software* e tecnologie *cloud*, connettività ad alta velocità e *data center* efficienti dal punto di vista energetico. Insieme alla rete europea di 19 fabbriche di IA, puntano a rafforzare la *leadership* tecnologica, la resilienza e l'autonomia strategica dell'Europa. L'iniziativa mira a garantire che l'Europa possa sviluppare un'IA avanzata sulla propria infrastruttura, in linea con le norme e i valori dell'UE. Le tecnologie di IA sviluppate nelle Gigafactory dell'IA seguiranno le norme dell'UE in materia di protezione, sicurezza ed etica dei dati.

Alla gara possono partecipare i consorzi o società veicolo che riuniscono società, enti pubblici, investitori e altri partner. Le Gigafactory di IA possono essere stabilite in un unico Stato membro, in un unico sito o in più sedi. Possono anche includere sviluppi transfrontalieri in diversi Stati membri attraverso strutture di calcolo dell'IA distribuite.

L'impresa comune per il calcolo ad alte prestazioni europeo (impresa comune EuroHPC) e gli Stati membri finanzieranno congiuntamente l'accesso alle capacità di calcolo dei supercomputer da parte delle Gigafactory di IA selezionate. Diciotto Stati membri hanno firmato un accordo di aggiudicazione congiunta con l'impresa comune EuroHPC: Croazia, Cechia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Polonia, Portogallo, Slovacchia, Spagna, Svezia e Ungheria.

La procedura di appalto sosterrà fino a sette Gigafactory di IA, in due fasi di sviluppo consecutive e due lotti, finanziate con fondi UE e nazionali. I finanziamenti pubblici fungono da potente catalizzatore per l'ini-

ziativa, guidando i profondi investimenti privati necessari per costruire e gestire queste strutture.

Il valore totale stimato in gara ammonta a 10 miliardi di euro ripartiti nei seguenti due lotti volti alla selezione di consorzi per Gigafactory di IA e l'istituzione di Gigafactory di IA su media scala (lotto 1, 4 miliardi di euro, selezione di 4 consorzi) e su larga scala (lotto 2, 6 miliardi di euro, selezione di 3 consorzi).

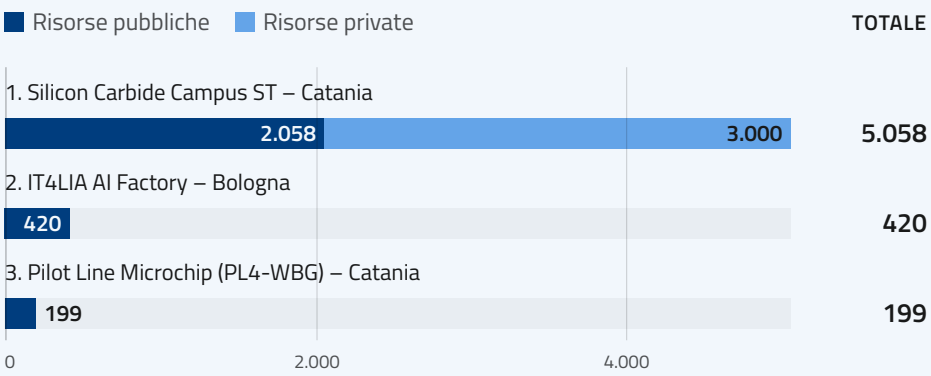
La partecipazione è rimasta aperta fino al 12 novembre 2026, mentre l'aggiudicazione è attesa entro l'inizio del 2027. Saranno quindi firmati i necessari contratti quadro e specifici per consentire l'avvio della costruzione nel 2027. Le Gigafactory AI selezionate dovrebbero iniziare le operazioni entro un massimo di 18 mesi dalla firma.

5 Altri programmi di investimento

In questo paragrafo sono descritti altri programmi di investimento per la trasformazione digitale dell'Italia e dell'Europa sostenuti con risorse pubbliche che mobilitano un ammontare complessivo di risorse pari a circa 5,7 miliardi. Di questi, due sono localizzati a Catania (produzione di semiconduttori) e uno a Bologna (AI Factory).

Grafico 33 **Altri programmi di investimento con sostegno pubblico – Quadro delle risorse**

Importi in milioni di euro



Fonte: elaborazione Cresme Europa Servizi su dati Ministero delle Imprese e del *Made in Italy* (MIMIT) e altre fonti.

1. Silicon Carbide Campus ST – Catania

LOCALIZZAZIONE	Catania
STATO	lavori in corso, ultimazione entro dicembre 2032; produzione dal 2026, pieno regime nel 2033
INVESTIMENTO	5.058 milioni di euro
RISORSE PUBBLICHE	2.058 milioni (1.758 MIMIT; 300 Regione Siciliana, STEP-FESR 2021-2027)

Silicon Carbide Campus ST è un nuovo impianto manifatturiero di carburo di silicio (semiconduttori) da 200 mm in grandi volumi per dispositivi e moduli di potenza, nonché per attività di test e *packaging*, che sarà costruito a Catania da STMicroelectronics. È previsto un programma di investimento pluriennale di circa 5,058 miliardi di euro, di cui 3 miliardi di capitali privati e i restanti 2,058 miliardi di risorse pubbliche (1,758 miliardi di risorse MIMIT e 300 milioni di risorse della Regione Siciliana a valere sui fondi europei STEP, Strategic Technologies for Europe Platform nell'ambito della programmazione regionale FESR 2021-2027). Il programma di sviluppo industriale consiste nell'ampliamento del sito esistente, con la costruzione di un impianto aggiuntivo per la produzione di semiconduttori da 200 mm, che consentirà di dare vita al primo impianto integrato in Europa in grado di coprire nello stesso sito l'intero processo produttivo, dal materiale in polvere ai dispositivi finiti. In considerazione di questa unicità, il progetto è stato riconosciuto come investimento di "particolare rilevanza strategica" dalla Commissione europea, che lo ha approvato in base al pacchetto legislativo "Chips Act", finalizzato a raddoppiare entro il 2030 la produzione europea di semiconduttori e a rendere gli Stati membri indipendenti da forniture extra UE. L'investimento dovrebbe generare ricadute occupazionali quantificate in 2.966 nuove assunzioni in Sicilia, di cui 1.244 per figure altamente qualificate. Il programma STMicroelectronics sarà completato entro dicembre 2032 e nel 2033 raggiungerà la piena capacità produttiva. A regime, il nuovo impianto produrrà fino a 15.000 *wafer* da 200 millimetri a settimana. I semiconduttori in carburo di silicio sono componenti essenziali per la mobilità elettrica, le energie rinnovabili e i sistemi elettronici ad alta efficienza energetica — mercati in crescita sostenuta a livello globale.

2. IT4LIA AI Factory – Bologna

LOCALIZZAZIONE	Bologna
STATO	gara per il supercomputer (290 milioni) aggiudicata ad aprile 2026; in esercizio entro il 2026
INVESTIMENTO	420 milioni di euro
RISORSE PUBBLICHE	contributo paritario dell'UE (EuroHPC JU) e del MUR

La AI Factory italiana, denominata "IT4LIA", fa parte di un più ampio ecosistema europeo di "AI Factories", pensato per accelerare, in tutta Europa, lo sviluppo di competenze avanzate e l'adozione di soluzioni AI affidabili e ad alto impatto. La sua missione è rendere l'intelligenza artificiale più accessibile, solida ed efficace per tutti gli attori dell'innovazione.

Al centro di IT4LIA AI Factory si trova una delle infrastrutture di *high-performance computing* (HPC) più potenti e integrate al mondo. IT4LIA beneficia del supercomputer LEONARDO di EuroHPC, del suo aggiornamento LISA, del sistema *cloud* GAIA, di MEGARIDE e del nuovo supercomputer IT4LIA, ottimizzato per l'intelligenza artificiale, il cui contratto di realizzazione è stato firmato nell'aprile 2026, fornendo un *continuum* computazionale progettato per soddisfare i diversi requisiti dei carichi di lavoro legati all'AI. La maggior parte di questi sistemi, tra cui LEONARDO, LISA, GAIA e la futura infrastruttura IT4LIA, sono ospitati presso il moderno DAMA Tecnopolo Data Manifattura Emilia-Romagna a Bologna, mentre MEGARIDE si trova a San Giovanni a Teduccio (Napoli). Questa infrastruttura consente di gestire l'intero ciclo di innovazione dell'intelligenza artificiale: dall'acquisizione ed elaborazione dei dati alla formazione e all'addestramento dei modelli IA, all'inferenza e all'implementazione in tempo reale. Si tratta di un ecosistema di calcolo ad alte prestazioni specificamente progettato per supportare la ricerca, la sperimentazione e la rapida scalabilità di soluzioni di IA in diversi ambiti applicativi.

IT4LIA AI Factory beneficia di un investimento totale di circa 420 milioni di euro, con il contributo paritario della Commissione Europea, attraverso l'impresa comune EuroHPC, e del Governo italiano. L'azione è stata promossa dal Ministero dell'Università e della Ricerca (MUR) insieme all'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale (ACN), con il contributo di Austria e Slovenia e altre istituzioni di rilievo: la Regione Emilia-Romagna, il Consorzio Cineca, l'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare, l'Agenzia ItaliaMeteo, la Fondazione AI4Industry e la Fondazione Bruno Kessler. All'iniziativa partecipano inoltre altri partner strategici: l'ICSC - Centro Nazionale di Ricerca in HPC, Big Data e Quantum Computing, quattro università (Modena e Reggio Emilia, Bologna, Torino e Sapienza di Roma), Confindustria, ART-ER (Attrattività Ricerca Territorio Emilia-Romagna) e la Fondazione Internazionale Big Data and Artificial Intelligence for Human Development (IFAB).

3. Pilot Line Microchip (PL4-WBG) – Catania

LOCALIZZAZIONE	Catania
STATO	in attuazione presso strutture del CNR
INVESTIMENTO	199 milioni di euro
RISORSE PUBBLICHE	199 milioni (86 UE, Chips JU; 94 MIMIT e MUR; 19 Regione Siciliana, FSC 2021-2027)

Il progetto Pilot Line Microchip (PL4-WBG), una delle quattro linee pilota approvate nell'ambito del Chips Act europeo, il programma strategico dell'Unione europea per rafforzare la capacità tecnologica e produttiva nel settore dei semiconduttori a larga banda proibita (*wide band-gap*), è coordinato dall'Italia ed è dedicato allo sviluppo di una nuova generazione di semiconduttori nell'area industriale di Catania. Al finanziamento complessivo (198,7 milioni) contribuisce l'UE con 85,7 milioni di euro, mentre i restanti 113 milioni sono a carico del MIMIT e del MUR (94 milioni) e della Regione Siciliana (19 milioni). Il progetto prevede la messa a disposizione da parte del Comune di un'area di 80.150 metri quadrati tramite costituzione del diritto di superficie a favore del CNR, la realizzazione dell'edificio tecnologico destinato a ospitare la nuova infrastruttura e l'integrazione con la *clean room* e le attrezzature avanzate previste dal programma europeo. Il Consiglio nazionale delle ricerche assume il ruolo di soggetto beneficiario e attuatore, coordinando l'utilizzo delle risorse e garantendo la piena esecuzione dell'intervento, in conformità al quadro normativo e programmatico approvato.

Link a SILOS sezioni



Rapporti e IA

Per scaricare i file PDF dei Rapporti annuali e dei Rapporti intermedi, per consultare i documenti mediante un *chatbot* IA, che facilita la navigazione dei contenuti e fornisce sintesi informative, e creare semplici tabelle e grafici con il supporto dell'IA generativa.



Banca dati opere

Per consultare i dati di sintesi di tutte le infrastrutture strategiche e prioritarie e i dati di dettaglio delle opere esaminate dal CIPESS, individuate ai sensi dell'art. 4 del DL 32/2019, dell'art. 206 del DL 34/2020, dei DL 103/2021 e 68/2022, 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, ai sensi dell'art. 2, comma 6-*septies*, del DL 208/2024, del DL 73/2025, dell'art. 1, comma 476, della legge 199/2025 (Legge di Bilancio 2026), dei DL 32/2026 e 107/2026, o contenute nell'elenco di cui all'Allegato IV (art. 44 del DL 77/2021).

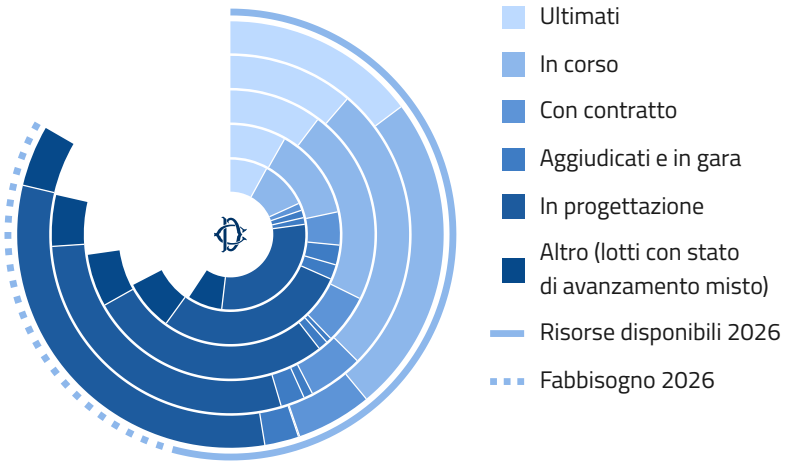


Dati di sintesi

Per consultare le opere commissariate o PNRR-PNC geolocalizzate (incluse nell'elenco di cui all'Allegato IV art. 44 del DL 77/2021 o esaminate dal CIPESS) e i dati statistici di sintesi sullo stato di attuazione dell'intero programma. Le informazioni e i dati sono supportati da strumenti e grafiche che ne facilitano la visualizzazione e la comprensione.

In copertina

La visualizzazione in copertina rappresenta il costo delle infrastrutture strategiche e prioritarie per stato di avanzamento, nelle cinque rilevazioni dal 2022 al 2026. Ogni anello corrisponde a una rilevazione, dal centro (31 maggio 2022) verso l'esterno (31 agosto 2026); la lunghezza dell'arco è proporzionale al costo complessivo, indicato accanto all'anno in miliardi di euro. In senso orario, a partire dall'alto, gli stati di avanzamento vanno dal più avanzato (opere ultimate) al meno avanzato (opere in progettazione). Il filetto esterno ripartisce il costo rilevato al 31 agosto 2026 tra risorse disponibili (tratto pieno, 360,1 miliardi) e fabbisogno (tratteggio, 193,6 miliardi).



Fonte: elaborazioni Servizio Studi Camera dei deputati e Cresme.

Camera dei deputati

SERVIZIO STUDI

RAPPORTO ANNUALE

Infrastrutture strategiche e prioritarie 2026

Stato di attuazione al 31 agosto 2026

Inquadra il codice per scaricare la versione PDF *online* di questo *dossier*.

novembre 2026